THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

q382
Au79r
1896²

1269

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. **Wien, 2. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 21. Mai 1896*) für die Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Abt des Stiftes Tepl, Prälat Alfred Clementso, Bezirksobmann in Tepl, im Vereine mit Dr. Anton Stöhr, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, Dr. Ferdinand Fleischner, Stadtrath in Karlsbad, Dr. August Herzig, Bürgermeister von Marienbad, Dr. Josef Zintl, Bürgermeister von Tepl, und Ernst Veit, Bezirksobmann in Petschau, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Marienbad nach Karlsbad gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Marienbad der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger über Tepl, Petschau und Schönwehr nach Karlsbad zum Anschlusse an den daselbst auf den Donitzer Gründen der Stadtgemeinde Karlsbad anzulegenden Centralbahnhof.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Eisenbahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren vom heutigen Tage an gerechnet zu tilgenden Anlehens im Nominalbetrage von 4,050.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 172.000 fl. ö. W. festgesetzt.

*) Enthalten in dem am 26. Juni 1896 ausgegebenen XXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 91.

277682

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Anlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Verzinsung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das Anlehen an die Landesbank des Königreiches Böhmen bis auf Weiteres zu bezahlenden Regiebeitrage in der Höhe von $^1/_8$ Percent des jeweilig ungetilgt aushaftenden Darlehensbetrages, sowie von etwaigen an eben diese Bank zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen, binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind, abgesondert von der Geldbeschaffung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahn-Unternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Der mit der Landesbank des Königreiches Böhmen abzuschliessende Darlehensvertrag, ferner die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staats-Telegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiters bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 16.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 17.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 18.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher dem Erfordernisse für die zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens (§ 3) zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des Anlehens erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung des ersteren zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der in Gemässheit des Absatzes 3 zu leistenden, noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen den jeweilig noch ungetilgt aushaftenden Theil des Anlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung des Anlehens erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 19.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassevorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 18, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 18) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 20.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 21.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am einundzwanzigsten Tage des Monates Mai im Jahre des Heils Eintausend achthundertneunzig und sechs, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Concessionsbedingnisse für die Locomotiveisenbahn Marienbad-Karlsbad, den Betrieb betreffend.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens fünf Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 13. Juni 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Zahnrad- oder Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von der Station Levico der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahn nach Vetriolo.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Adorian Pollacsek in Trient die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Zahnrad- oder Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von der Station Levico der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahn nach Vetriolo im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Juni 1896. Z. 4814.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Herstellung von Wirthschaftsgebäuden in verschiedenen Stationen.) Die Herstellung von Wirthschaftsgebäuden, und zwar bei den Wächterhäusern Nr. 72 in der Station Satkau-Teschnitz, Nr. 83 der k. k. Staatsbahnen in der Station Saaz und Nr. 100 in der Station Priesen, dann bei den Wohnhäusern Nr. C25 und 73 in der Station Kralup der Strecke lit. A; ferner bei den Wächterhäusern Nr. 113 der Station Deutsch-Kralup, Nr. 155 in der Station Karlsbad, Nr. 198 in der Station Tirschnitz-Eger, Nr. 310 in der Station Davidsthal der Strecke lit. B und an den Bahnerhaltungsschuppen in der Station Falkenau an der Eger wurde genehmigt. [7. Juni, E.-M.-Z. 5647/I.]

— (Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Lana.) Das Project, betreffend die Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Lana für Zwecke des Stationsvorstandes Eduard Welz wurde zur Ausführung genehmigt. [2. Juni, E.-M.-Z. 4783/I.]

— (Aenderung der Ein- und Ausfahrtsgeleise in der Station Kladno.) Dem Projecte für die Aenderung der Ein- und Ausfahrtsgeleise und für die Anlage der Weichensicherung in der Station Kladno der Linie Prag—Eger wurde der Bauconsens ertheilt. [2. Juni, E.-M.-Z. 3775/I.]

— (Verlängerung des Ladegeleises der Kohlenbahn Chodau—Neusattl-Johanneszeche.) Das Project für die Verlängerung des Ladegeleises der Kohlenbahn Chodau-Neusattl zur Johanneszeche der Chodauer Braunkohlen-Gewerkschaft wurde genehmigt. [13. Juni, E.-M.-Z. 5861/I.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Böhm. - Trübau — Olmütz: Herstellung einer Signalhütte am Nordende der Station Stefanau.) Dem Projecte für die Aufstellung einer als Unterkunft für den Aushilfsweichenwächter bestimmten Signalhütte am Nordende der Station Stefanau der Linie Böhmisch - Trübau — Olmütz wurde der Bauconsens ertheilt. [2. Juni, E.-M.-Z. 5362/I.]

— (Linie Chotzen — Halbstadt: Vergrösserung des Frachtenmagazines in Nachod.) Das Project für die Vergrösserung des Frachtenmagazines in der Station Nachod durch einen hölzernen Anbau wurde genehmigt. [13. Juni, E.-M.-Z. 5862/I.]

— (Linie Peček—Gr.-Bečvár: Erweiterung der Station Zasmuk.) Die Erweiterung der Station Zasmuk durch Herstellung eines neuen Geleises und eines Verladeplatzes wurde genehmigt und die Anbringung einer Einfriedung entlang des Bezirksstrassengrabens zwischen der Ab- und Zufahrt zu den Ladeplätzen angeordnet. [1. Juni, E.-M.-Z. 3975/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Abänderung der Vorschrift über die technische Revision der Weichen- und Signalsicherungsanlagen.) Die technische Revision der Weichen- und Signalsicherungsanlagen wurde auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bisher zweimal des Jahres von Organen der Direction unter Intervention der Localvorstände vorgenommen. Nach den dabei gewonnenen Erfahrungen erscheint es jedoch wünschenswerth, eine eingehende Untersuchung dieser Anlagen Seitens der Localvorstände bei der diesen Organen in jedem Monate obliegenden Revision anzustreben und die erwähnte technische Revision im Jahre nur einmal, und zwar noch eingehender und mit grösserer Aufmerksamkeit als bisher, vorzunehmen. Die Durchführung dieser Massnahme wird durch die seit 1. Jänner erfolgte Vermehrung der Weichensicherungsaufseher von vier auf fünf begünstigt, und es ist überdies beabsichtigt, die mechanischen Einrichtungsbestandtheile in grösseren Stationen und dort, wo eine erhöhte Inanspruchnahme der Bestandtheile vorliegt, nach wie vor zweimal im Jahre von Organen der Direction untersuchen zu lassen. Die k. k. General-Inspection hat das diesbezügliche Ansuchen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufrecht erledigt. [G.-I.-Z. 7805.]

— (Beförderung von Ziegelzügen in der Richtung von Angern nach Mannersdorf mit verkehrt gestellter Locomotive.) Bisher war die Beförderung der Ziegelzüge zwischen Angern und Mannersdorf mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) nur bei den von Mannersdorf nach Angern zurückkehrenden Ziegelzügen gestattet. Nachdem sich nun zu den Fahrten von Angern nach Mannersdorf und zurück nach der ab 1. Mai in Kraft getretenen Fahrordnung die Locomotive des regulären Manipulations-Güterzuges 186 eignet, in der Station Angern aber eine Locomotiv-Drehscheibe nicht besteht, so hat die k. k. General-Inspection die Beförderung der Ziegelzüge auch in der Richtung von Angern nach Mannersdorf mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) gegen dem gestattet, dass hiebei die in der Instruction über den Verkehr der Züge für einen solchen Fall vorgesehenen Sicherheitsmassnahmen eingehalten werden. Nach dieser Instruction darf nämlich bei solchen Fahrten die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht unterfahren werden, und es ist auf dem vorangehenden Tender ein Zugsbegleiter als Tenderwache zu postiren, dem die Beobachtung der Bahn und der Signale auf der zu befahrenden Strecke obliegt. [G.-I.-Z. 8394.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Nagyhalmágy-Brád. (Nachtrag zur Concessionsurkunde der Actiengesellschaft „Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen“.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 67 und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, die vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction bereits mit Erlass vom 13. April 1896, Z. 22.130, im eigenen Wirkungskreise erfolgte Genehmigung eines Nachtrages zur Concessionsurkunde der Actiengesellschaft Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen betreffend, durch welchen diese zum Ausbau der von der Direction der Gesellschaft projectirten Localbahn Nagyhalmágy-Brád als Fortsetzung der im Bau begriffenen gesellschaftlichen Betriebslinie Gurahoncz-Jószáshely—Nagyhalmágy (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893 und Nr. 135 ex 1895) ermächtigt wird. Das effective Baucapital für die gleich der Anschlussbahn als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauende und als solche zu betreibende, 29·6 km lange Theilstrecke Nagyhalmágy—Brád ist mit 1,120.000 fl., d. i. 37.838 fl. per laufendes Kilometer bemessen, bei welchem Anlasse zu bemerken ist, dass die Kosten der auch auf der Linie Nagyhalmágy—Brád zu verwendenden Fahrbetriebsmittel bereits durch den anlässlich der Concessionirung der Strecke Gurahoncz - Jószáshely — Nagyhalmágy erflossenen Nachtrag zur Concessionsurkunde der Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 und 47 ex 1895) sichergestellt sind.

Als Stationen sind auf der neuen Linie Nagyhalmágy—Brád zu erbauen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Nagyhalmágy der Anschlusslinie Gurahoncz-Jószáshely—Nagyhalmágy,
2. Ots-Alvácza, Station für den Gesammtverkehr,
3. Körösbánya, wie 2,
4. Brád, Endstation, wie 2 und Wasserstation.

Durch den Ausbau der Linie Nagyhalmágy—Brád wird die Gesammtlinie Arad—Gurahoncz-Jószáshely—Nagyhalmágy—Brád eine Gesammtlänge von 168·6 km erlangen und das Betriebsnetz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen auf 455 Kilometer erweitert werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 30. Mai, Z. 2045/III, dem k. und k. Kämmerer Baron Géza Radvánsky und dem Gutsbesitzer Graf Emerich Zay und Consorten
   a) für eine von der Station Bossány der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Chinorán, Nadlány, Nagy-Sztricze, Kis-Sztricze, Ribény, Alsó-Nasticz, Baán, Alsó-Ozor, Felsö-Ozor, Szvinna, Jasztrabje, Miticz, Barat-Lehota, Szablakó, Hamri, Turna, Bella und die Gemarkung der Gemeinde Biskupicz und Trencsén-Stadt in der Station Trencsén mit der Linie Galantha—Tepla-Trencsén-Teplitz—Zsolna (Sillein) verbindende;
   b) eine von der Station Tepla-Trencsén-Teplitz der Linie a) abzweigende, bis zum Cur- und Badeorte Trencsén-Teplitz führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 22. Mai, Z. 29.428, dem Advocaten Koloman Barcza in Veszprém für
   a) eine von der Station Bakony-Szent-László der Localbahn Györ (Raab)-Veszprém-Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Dombovár ausgehende und diese über Oszlop, Csetény, Szápár und die Gemarkung der Gemeinde Csernye in der Station Bodaik mit der Linie Uj-Szöny—Székesfehérvár der Südbahn verbindende;
   b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und diese über Csákvár und die Gemarkung der Gemeinde Alcsuth in der Station Bicske mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 28. Mai, Z. 35.997, dem Redacteur Dr. Adolf Silberstein-Ötvös in Budapest für eine nach Ausbau der projectirten Localbahn Papa-Csorna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1895) von deren zukünftigen Station Marczaltö abzweigende und diese über Magasi und die Gemarkung der Gemeinde Merse in der Station Kis-Czell mit den Linien Székesfehérvár — Kis-Czell, Györ — Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Kis-Czell—Csáktornya verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 27. Mai, Z. 33.040, dem Einwohner von Oravicza, Eugen Gerubel, im Vereine mit der Budapester Bauunternehmungsfirma G. Gregersen & Söhne
   a) für eine von der Station Jám oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Jassenova—Anina der königl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und selbe über Csorda, eventuell über Vrány und weiterhin über Varadia, Kakova, Komaristye, Forotik und die Gemarkungen der Gemeinden Nagy-Szurdok und Dokling;
   b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und diese entweder über Königsgnad und die Gemarkung der Gemeinde Füzes in der Station Zsidovin, oder aber über Binis in der Station Román-Bogsán mit der Linie Vojtek—Német-Bogsán der kgl. Ungar. Staatsbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 31. Mai, Z. 35.588, dem Budapester Universitätsprofessor Dr. Michael Herczegh, dem Julius Kállay und dem Andor Pálfy
   a) für eine vom Vámháztér (Zollamtsplatz) in Budapest ausgehende und mit Benützung der dort im Baue begriffenen Staatsbrücke über die Donau und weiterhin über Budaörs, Vaál, Lovasberény führende, in der Knotenpunktstation Székesfehérvár einmündende;
   b) diese über Berhida und Vilonya in der Station Veszprém mit der Linie Györ — Kis-Czell — Szombathely — Fehring verbindende;
   c) in Fortsetzung der Linie b) diese über Kövesd, Balaton-Füred, Balaton-Udvari, Zunka, Kövágó-Örs, Badacsony, Tomaj und Balaton-Ederics in der Station Keszthely mit der Localbahn Balaton-Szent-György — Keszthely verbindende;
   d) diese von dort aus über Zala-Szent-Iván, Felsö-Hahót, Bánok-Szent-György, Decarovec und die Gemarkung der Gemeinde Belicza mit der Knotenpunktstation Csáktornya verbindende, eventuell bis zur ungarisch-croatischen Landesgrenze nächst Varasd führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ernennung des bisherigen Betriebsleiters Johann Marx zum Director.) Ueber Vorschlag des kgl. ungar. Handelsministers hat der kgl. ungar. Ministerrath den Betriebsleiter der kgl. Ungar. Staatsbahnen Johann Marx zum Director der in der Organisation begriffenen Verkehrs-Hauptsection ernannt.

— (Ausgabe von ermässigten Karten im Anschlusse an Züge der Oesterr. Nordwestbahn.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Anschlusse an die am 16. Juli und 14. August von der Station Wien Oe.N.W.B. nach Dresden, Leipzig, Berlin und Hamburg verkehrenden Sonderzüge 30 Tage giltige, besonders ermässigte Tour- und Retourkarten ab Budapest mit freier Wahl der Fahrt via Bruck a. d. L. oder Marchegg zur Ausgabe gelangen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einführung eines separaten Personenschiffverkehres zwischen Budapest und Gönyö.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass ausser dem Abends von Budapest abgehenden Wiener Postschiffe vom 20. Juni an bis auf Weiteres täglich ein von Budapest um 12 Uhr Nachts abgehendes Personenschiff zwischen Budapest und Gönyö verkehrt, welches an den Stationen Vácz (Waitzen), Veröcze, Nagy-Maros, Esztergom (Gran) Piszke, Radvány, Komárom landet und in Gönyö um 9 Uhr 45 Minuten Früh eintrifft.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juli 1896.)

Export.

Im Juli 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Juli
Liverpool	„Algerian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	1—10
Ronen	„Rákóczy"	1—10
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	„Tibor"	5—15
Gibraltar [1]), London	„Máthyás Király"	5—15
Liverpool	„Alsatian"	15—25
Hull, Newcastle o T	„Palermo"	15—25
Rouen		15—25
Dunkerque		15—25
Barcelona [2])	„Baross"	25
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
London	„Narva"	21—31
Algier [1]), Glasgow	„Szt. László"	21—31
Rouen	„Jokai"	21—31
New-York	„Victoria" (Anchor Line)	21—31
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Kálmán Király"	31
Rotterdam, Antwerpen	„Széchényi"	25/VII—5 VIII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Tanger, Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im Juli 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Juli
Liverpool	Triest, Fiume	„Andalusian"	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Zichy"	1—10
Newcastle o/T	„ „	„Széchényi"	1—10
Bordeaux	„ „	„Zrinyi"	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
Rotterdam	Triest, Fiume	„Petöfi"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano"	10—20
London	„ „	„Wm. Bailey"	15—25
Liverpool	„ „	„Athenian"	21—31
Glasgow	„ „	„Matlekovits"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos"	21—31
Rouen	„ „	„Rákoczy"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon" (Cunard Line)	21—31
Bordeaux	Triest, Fiume	„Tibor"	25 VII—5/VIII
London	„ „	„Máthyás Király"	25/VII—5/VIII

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Juli fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Adria" am 6., „Tisza" am 13., „B. Kemény" am 20. und „Szápáry" am 27.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény" am 1., „Szápáry" am 8., „Buda" am 15., „Adria" am 22. und „Tisza" am 29.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(Personenverkehr.)

Nachtrag II zu den vom 1. September 1895 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre.

Der laut Kundmachung vom 11. Juni 1896 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 67 vom 16. Juni 1896 zur Einführung vom 1. Juli 1896 bestimmte II. Nachtrag zu dem obbezeichneten Tarife gelangt mit Rücksicht auf die demnächst erfolgende Neuauflage dieses Tarifes nicht zur Einführung.

Wien, am 27. Juni 1896. [477]

Internationaler Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. August 1896 gelangt zu dem vom 1. April 1891 ab giltigen Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 26. Juni 1896. [478]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Abänderung des Einführungsdatums des Nachtrages I zum Tarife für den obgenannten Verkehr.

Der im Verordnungs-Blatte vom 23. Juni, Nr. 70, publicirte Nachtrag I zum Tarife für den obgenannten Verkehr gelangt nicht am 1. Juli, sondern erst am 15. Juli 1896 zur Einführung.

Wien, am 27. Juni 1896. [479]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (beziehungsweise vormaliger Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr).

Aufhebung von Ausnahme-Frachtsätzen für Mais.

Die Ausnahme-Frachtsätze für Mais vom 1. December 1894 im Verkehre zwischen Nussdorf und Wien K. F. J. B. einerseits und Eisenach und Meiningen (W. B.) andererseits treten am 10. August 1896 ausser Wirksamkeit.

Vom genannten Tage ab wird der Artikel Mais nach den für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten u. s. w. im Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande bestehenden Ausnahmetarifen Nr. 6, bezw. Nr. 10 zu behandeln sein.

Wien, am 27. Juni 1896. [480]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Aenderung des Einführungsdatums des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 43 vom 18. April 1896 publicirte neue Tarif für den obgenannten Verkehr, dessen Einführungstermin mit dem Verordnungs-Blatte Nr. 61 vom 2. Juni auf den 1. Juli 1896 verschoben wurde, gelangt erst am 1. August 1896 zur Einführung.

Bis zu diesem Tage bleibt noch der gleichnamige Tarif vom 15. Juli 1893 in Kraft.

Wien, am 26. Juni 1896. [481]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Abänderung der Aufzahlungsgebühr auf die für Schnellzüge giltigen Fahrlegitimationen I. Classe bei den Wien-Marienbad-Karlsbader Luxuszügen.

Bei Benützung der Wien-Marienbad-Karlsbader Luxuszüge mit für Schnellzüge giltigen Fahrlegitimationen sind ab 15. Juli 1896 anstatt der bisherigen Aufzahlungsgebühren nachstehende Gebühren aufzuzahlen:

Im Verkehre zwischen

Wien	und	Karlsbad	. . . . .	fl.	8.20
Göpfritz	„	„	. . . . .	„	6.37
Gmünd	„	„	. . . . .	„	5.74
Budweis	„	„	. . . . .	„	4.99
Nepomuk	„	„	. . . . .	„	3.46
Pilsen	„	„	. . . . .	„	2.86
Marienbad	„	„	. . . . .	„	1.78
Eger	„	„	. . . . .	„	1.15

Wien, am 28. Juni 1896. [482]

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit 1. August 1896 gelangt an Stelle des vom 1. Jänner 1891 giltigen Ausnahmetarifes für den oberwähnten Kohlenverkehr nebst zugehörigen Nachträgen I bis V ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des bisherigen Tarifes, bezw. der Nachträge I bis V noch bis 15. August 1896 in Kraft.

Wien, am 30. Juni 1896 [483]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages IV zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894.

Mit 1. August 1896 gelangt zu den ab 1. September 1894 giltigen Kartirungssätzen bis und von den galizisch-ungarischen Uebergangspunkten für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen erhältlich.

Wien, am 27. Juni 1896. [484]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Ausscheidung von Stationen.

Im Ungarisch-Deutschen Holz- und Borketarife vom 1. Februar 1894 werden mit 1. Juli 1896, bezw. insofern Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten mit 15. August 1896 die Frachtsätze für die Stationen Altenbecken, Halle (Westph.), Hersfeld, Osnabrück (Hannover. Bhf.), Paderborn und Soest aufgehoben.

Von dem bezeichneten Termine gelangen für die obigen, in den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband übergegangenen Stationen die in dem letztgenannten Verbande giltigen Sätze des Ausnahmetarifes 2 im Theil II, Heft 4, zur Anwendung.

Unter Einem wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 69 ex 1896 auf Seite 1223 hinsichtlich des Nachtrages III des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borkeverkehres erschienene Publication annullirt. Der Einführungstermin des bezeichneten Nachtrages wird mittelst einer separaten Publication bekannt gemacht.

Budapest, am 26. Juni 1896. [485]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifes.

Für Getreide-, Mehl-, Mahlproducte-, Hülsenfrüchten-, Oelsaaten-, Spiritus- und Holz-Sendungen, welche von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in ganzen Wagenladungen via Fiume mit Schiffen der königl. Ungarischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria“, der „Ungarisch-croatischen Seedampfschiffahrts-Actiengesellschaft“, beziehungsweise der Schiffahrts-Unternehmung „Impresa-Fiume-Ancona-Venezia“ nach istrianischen, croatischen, dalmatinischen, albanischen, italienischen, holländischen und französischen Häfen und nach Malta und Tunis befördert werden, ferner auch für Wein-Sendungen, welche von den vorerwähnten Häfen mit Schiffen der bezeichneten Schiffahrts-Unternehmungen via Fiume nach Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen zur Verfrachtung gelangen, ist mit 1. Juni 1896 ein Tarif, enthaltend directe ermässigte, im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangende Frachtsätze in Kraft getreten.

Exemplare dieses Tarifes sind auf den grösseren Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie im Tarifverkaufsbureau der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Budapest, VI., Csengerigasse 33) erhältlich.

Wien, am 30. Juni 1896. [486]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung von Abonnementskarten für zwanzig Fahrten.

Mit 1. Juli 1896 gelangen für die Strecken der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn Abonnementskarten für zwanzig einfache Fahrten oder zehn Hin- und Rückfahrten zur Ausgabe.

Die für die Abonnementskarten zur Berechnung gelangenden Preise entsprechen dem zehnfachen Preise der für die genannte Bahn tarifmässig bestehenden Tour- und Retourkarten unter Einräumung eines weiteren fünfpercentigen Nachlasses.

Die hienach resultirenden Preise, sowie die Bestimmungen über Ausgabe und Benützung dieser Karten sind aus den in den betreffenden Stationen angeschlagenen Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 25. Juni 1896. [487]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. September 1891. (Rückvergütungen für Schiefersendungen.) Mit sofortiger Wirksamkeit werden für Schiefersendungen in Wagenladungen von 10.000 kg ab Schwanden, welche zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 16 (II. Nachtrag zum Haupttarife) direct abgefertigt werden, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nachstehende Beträge rückvergütet:

Für Sendungen nach	Centimes für 100 kg
Hof	17
Kronach	16
Ludwigsstadt	18
Probstzella	17
Stockheim	18

Kundmachung.

Die sechzehnte ordentliche Generalversammlung der

Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft

hat aus dem im Jahre 1895 erzielten Ergebnisse eine

dreipercentige Dividende

zur Vertheilung zu bringen beschlossen.

Diesem Beschlusse entsprechend, wird der **Coupon Nr. 2** (Coupon pro 1895) **der Actien** (Emission 1894) mit **sechs Gulden ö. W.** eingelöst.

Diese Einlösung erfolgt ab 2. Juli d. J. bei der

Union-Bank in Wien.

Wien, 30. Juni 1896.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehr.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nummer	1	1163	1164	1165
Die Publication erfolgt	2	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**
von der und im Namen der	3	Betheiligten Verwaltungen		Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	b) Magnesit, gebrannt	a) Magnesit, roh	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Gloggnitz		Karwin
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Trzynietz	Dombrau	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Littau	Schwarzbach	Troppau K.F.N.B.	M.-Weisskirchen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	ad a) und b) Auflieferung der Sendungen mit von Gloggnitz bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen, auf denen die Dirigirung via Wien Nordbahnhof vorgeschrieben sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen; Auf- und Abladen durch Partei-Organe; Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; ad a) Thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückgehende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder in Contingentwagen mit der Südbahn		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- u. Abladen durch Arbeitskräfte der Bahn
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896		Vom 1. August 1896 bis Ende Juli 1897					Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1896
Bezeichnung	8	Localtarife		Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896					Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8								
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze		62·4 Heller				70·4 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	65·4 kr.	66·7 kr.	57·0 kr.	54·0 kr.	54·4 Heller	62·4 Heller	25·0 kr.	30·5 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11					8·0 Heller	8·0 Heller		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege					Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses					
Besondere Bemerkungen	14	ad a) Werden die Sendungen in Gloggnitz nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen		Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt					

Fortlaufende Nummer	1	1166	1167	1168
Die Publication erfolgt	2	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
von der Namen der	3	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Knochenfett	Ermässigte Eilgüter
Das Zugeständniss wird macht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Prag (St. E. G.)	Pečck	Wien (Nordbahnhof) via Oderberg
Das Zugeständniss wird macht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	Wien (K.F.N.B. und St.E.G.)	Brünn St.E.G.	Teschen (K.O.B.) via Oderberg
und gilt bei Erfüllung nachstehender Bedingungen in der Zeit	7	1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäcksbeines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, an der Gepäckscassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahme-Bescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
		Vom 1. August 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife, bezw. Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894, bezw. Anhang desselben	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	70·9 kr.	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893 unter II—b—3 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist	333·0 *) kr.	195·7 kr.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		9·9 kr.	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50%. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen . . . . . 30 Kreuzer b) „ „ „ Personenzügen . . . . . 20 „ } pro Sendung Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcksschein-Stempelgebühr von 5 kr. berechnet	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu veranlassen	Dieser Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Parteien die Abfertigung der betreffenden Sendungen auf Grund desselben im Frachtbriefe ausdrücklich vorschreiben

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die einzelnen Packete den Umfang eines halben Kubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1169	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Wäschekörbe	Prigleviczа-Szent-Iván	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4	432 kr.	317 kr.	115 kr.	Im Kartirungswege		
1170	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Eisenbleche der Position E—6, Punkt 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Teplitz-Waldthor	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	111	104	7	Im Kartirungswege		
1171	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Cement der Position C—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	St. Johann in Tirol	Wilten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 22	20	2	Im Kartirungswege		
					Wörgl				14	12	2			
1172	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I	Vidrány	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 15. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Verbandsfrachtsatz	66·2 kr.		Im Kartirungswege		
1173	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Erde, gewöhnliche, unverpackt und in offene Wagen verladen der Position E—20 der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	P r e s e h e n	I n z e r s d o r f	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	Besteht kein directer Frachtsatz	54		Im Kartirungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
1174	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Langholz der Pos. II, 19, 1 b) Holz der Pos. II, 19, 2 bis 6 c) Holz der Pos. II, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Prachatitz	Prag (St.B.) Smichov Hrabovka transit Vyšehrad	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Local tarif	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Kreuzer a) 45 45 45 45	b) — — — —	c) 39 39 39 39	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Čkyn	Frauenberg Zamost Prag (St.B.) Smichov Hrabovka transit Vyšehrad					24 26 38 38 38 38	— — 42 42 42 42	— — 38 38 38 38			
				Winterberg	Frauenberg Zamost Prag (St.B.) Smichov Hrabovka transit Vyšehrad					29 31 43 43 43 43	— — 47 47 47 47	— — 41 41 41 41			
1175	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Olbersdorf	Röwersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. August bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	6	1	5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	
				Jägerndorf	Hennersdorf				10	5·8	4·2			
1176	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Léhény-Szt. Miklós	Angern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-, bezw. Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 26·4		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Angern	Léhény-Szt. Miklós					22·7				
1177	Böhmischen Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Kralup	Turnau loco und trans.	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif	23·4 kr.	18·0 kr.	5·4 kr.	Im Kartirungswege		
1178	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Littitz a. d. Adler	Černa-Jeleni	Dieser Frachtsatz gilt bei Frachtzahlung für 10.500 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	9·4 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1179	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	der Classe B des Ausnahmetarifes Nr. 3 b, 6 b und 7 b	Triest und Fiume	Mannheim Bad.St.B.	Abfertigung der Sendungen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Francs pro Tonne 1000 kg 58·23 56·20 *)	55·80	2·43 0·40 *)	Im Kartirungswege		*) Für Güter des Ausnahmetarifes Nr. 6 b
					Ludwigsbafen a. Rh.				58·23 56·20 *)	55·80	2·43 0·40 *)			
					Ludwigshafen Gluliniwerk				58·23 56·20 *)	55·80	2·43 0·40 *)			
					Mannheim Neckarvorstadt				58·97 56·94 *)	56·54	2·43 0·40 *)			
				sowie umgekehrt										
			Korkrinde	Triest und Fiume	Nürtingen	10.000 5000		Bestehen keine directen Frachtsätze		45·40				
						10.000				27·70				
1180	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Quebrachoholz, geschnitten und geraspelt (Quebrachoholze)	Saloch		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, respective bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Adlerkosteletz					244				
					Aussig (Oe.N.W.B. u. St.E.G.)					261				
					Böhm.-Kamnitz					266				
					Böhm.-Leipa					264				
					Böhm.-Skalitz					247				
					Brünn (K.F.N.B. u. St.E.G.)					207				
					Budweis					232				
					Eger					249				
					Hohenbruck					244				
					Iglau (k.k.St.B. u. Oe.N.W.B.)					232				
					Klattau					232				
					Krems					204				
					Leitmeritz					256				
					Linz					229				
					Lobositz					261				
					Mähr.-Schönberg					284				
					Müglitz					276				
					Neubidschow					244				
					Ossegg					264				
					Parduhic (St.E.G.) Pardubitz (Oe.N.W.B.)					232				
					Pilsen					232				
					Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B. u. St.E.G.)					232				
					Raudnitz					256				
					Reichenberg					272				
					Saaz (k.k.St.B. u. B.E B.)					249				
					Elbogen (L.B.)					292				
					Schönlinde					268				
					Schüttenhofen					232				
					Senftenberg					244				
					Skotschau					284				
					St. Pölten					190				
					Stauding					260				
					Tahor					232				
					Teplitz					266				
					Theresienstadt					256				
					Trebitsch					269				
					Wels					227				
					Wolln (L.B.)					252				
					Znaim (Oe.N.W.B. u. St.E.G.)					232				

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des II. Semesters 1896 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Bezüge: a) Taggeld	Bezüge: b) Sonstige Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den Dienstposten erforderlich: Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmungen, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
25 provisorische Zugspacker	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	fl. 1	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. August 1896
20 provisorische Weichenwächter		80 kr.	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
30 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		fl. 1, resp. 1 fl. 10 kr.		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
20 provisorische Bahnwächter		80 kr.		Die deutsche Sprache und die böhmische oder polnische Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss des Oberhaues und Legen desselben	Circa 6 Monate	Aus der Dienstinstruction für Bahnwächter und den Vorschriften für Signalisirung		
12 provisorische Kanzleidiener		fl. 1 bis 1 fl. 30 kr.		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate	—		
5 Bahnaufseher-Aspiranten		1 fl. 50 kr.		Unterrealschule, Untergymnasium oder Unterofficiersschule einer technischen Truppe. Ausserdem eine einschlägige Profession (als Maurer, Zimmermann, Tischler, Schmied oder Schlosser)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige		
10 Locomotiv-Heizer		80 kr. bis fl. 1	Bei voller Dienstleistung auf der Locomotive ca. 15 fl. Fahrgelder und 10 fl. Prämien per Monat, Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, sowie das erlernte Schlosserhandwerk	Circa 1 Jahr	Aus der Instruction für Locomotiv-Heizer und den Vorschriften für Signalisirung und Verschubdienst		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsbereechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körpereonstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. — Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebraehten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. **Wien, 4. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 12. Mai 1896, *) womit ergänzende, beziehungsweise abändernde Bestimmungen bezüglich des Verfahrens bei Geltendmachung der Rechtsmittel gegen Entscheidungen und Verfügungen der politischen Behörden getroffen werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Recurse (Berufungen) gegen Entscheidungen und Verfügungen der politischen Bezirksbehörden sind, insofern dieselben noch einem Rechtszuge unterliegen, in allen Fällen, für welche nicht eine besondere Recursfrist vorgezeichnet ist, binnen der Frist von 14 Tagen, und Recurse (Berufungen) gegen Entscheidungen und Verfügungen der politischen Landesbehörden unter denselben Voraussetzungen binnen der Frist von vier Wochen, von dem dem Zustellungstage nachfolgenden Tage an gerechnet, einzubringen.

Die Einbringung der Recurse kann mündlich, schriftlich oder im telegraphischen Wege erfolgen.

Der Tag der Aufgabe auf die Post oder auf das Telegraphenamt wird gleichfalls als Einbringungstag des Recurses angesehen.

Fällt der letzte Tag der Frist auf einen Sonntag oder Feiertag, so endet die Frist erst mit dem nächsten Werktage.

Ueber die Frage, ob der Recurs unzulässig ist oder ob derselbe verspätet überreicht wurde, hat die Berufungsinstanz zu erkennen.

§ 2.

Die Recurse sind, insofern nicht bestehende Gesetze eine ausdrückliche anderweitige Bestimmung treffen, bei jener Behörde, welche in erster Instanz die Entscheidung gefällt hat, einzubringen.

§ 3.

Die im § 1 benannten politischen Behörden haben in ihren Entscheidungen und Verfügungen ausdrücklich bekannt zu geben, ob diese noch einem weiteren Rechtszuge unterliegen, und im bejahenden Falle die Recursfrist und die Behörde, bei welcher der Recurs einzubringen ist, ausdrücklich anzugeben.

Wird im Falle einer unrichtigen Fristbestimmung in der Entscheidung oder Verfügung der Recurs wohl innerhalb der angegebenen Frist, aber erst nach Ablauf der richtigen gesetzlichen Frist eingebracht, so ist die angefochtene Entscheidung oder Verfügung wegen mangelhafter Fristbelehrung aufzuheben und die Hinausgabe einer, mit der richtigen Belehrung versehenen, dem neuerlichen Rechtszuge unterliegenden Entscheidung oder Verfügung anzuordnen.

Diese letztere Bestimmung hat für den Fall unrichtiger Angaben über die Behörde, bei welcher der Recurs zu überreichen ist, oder darüber, ob die Entscheidung oder Verfügung noch einem Rechtszuge unterliegt, sinngemässe Anwendung zu finden.

*) Enthalten in dem am 1. Juli 1896 ausgegebenen XXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr 101.

Im Falle der Ausserachtlassung der im Absatze 1 verfügten Vorschrift steht den Parteien zur Behebung dieses Mangels ein abgesonderter Recurs frei.

§ 4.

Durch das gegenwärtige Gesetz werden alle Anordnungen, welche sich auf Gegenstände dieses Gesetzes beziehen und mit demselben nicht im Einklange stehen, insbesondere die Bestimmungen des Absatzes 3 der Verordnung des Ministeriums des Innern vom 27. October 1859, R.-G.-Bl. Nr. 196, ausser Kraft gesetzt.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Jene Fälle, in welchen die Zustellung von Entscheidungen oder Verfügungen der Landesbehörden vor diesem Tage stattgefunden hat, sind, wenn ein Rechtsmittel noch zulässig ist, so zu behandeln, als wenn die Zustellung an diesem Tage erfolgt wäre.

§ 6.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Minister des Innern im Einvernehmen mit Meinen übrigen betheiligten Ministern betraut.

Budapest, am 12. Mai 1896.

Franz Joseph m. p

Badeni m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. Juni 1896, Z. 4711/I, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend die Anbringung der Sicherheitskupplung und der stangenförmigen Handgriffe an Stelle der Nothketten an sämmtlichen Waggons der österreichischen Eisenbahnen.

Die Seitens der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gepflogenen Erhebungen haben ergeben, dass die fixen Handgriffe, welche bei den mit Sicherheitskupplungen versehenen Waggons an den Stirnseiten an Stelle der Nothketten angebracht sind, sich bestens bewähren, da dieselben den die Wagenkupplung besorgenden Bediensteten bei dem Ein- und Austreten zwischen den Waggons einen bei Weitem sichereren und zweckmässigeren Stützpunkt bieten, als dies bisher bei den Nothketten der Fall war. Namentlich gilt dies von den stangenförmigen Handgriffen.

Im Interesse der persönlichen Sicherheit des die Wagenkupplung besorgenden Zugsbegleitungs- und Verschubpersonals fand sich das k. k. Eisenbahnministerium veranlasst, die unterstehenden Bahnverwaltungen anzuweisen, die geeigneten Verfügungen zu treffen, dass an sämmtlichen Waggons des Fahrparkes successive, und zwar mit thunlichster Beschleunigung die Sicherheitskupplung angebracht, die Nothketten entfernt und an deren Stelle die im § 82 des neu redigirten Entwurfes der technischen Vereinbarungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorgesehenen stangenförmigen Handgriffe angebracht werden.

Wien, am 13. Juni 1896.

Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 21. Juni 1896, Z. 5521/I, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Meldepflicht von Landsturmpflichtigen.

Das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung hat mit dem Erlasse vom 22. Mai 1896, Nr. 1402 Präs. IV b, im Nachhange zu seiner mit dem Reichsgesetzblatte LXV. Stück, vom 31. August 1894, Nr. 182 verlautbarten Verordnung vom 20. August 1894, Präs. Nr. 1744, betreffend die Meldepflicht von Landsturmpflichtigen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit Ausnahme von Tirol und Vorarlberg, Nachstehendes zu verfügen, beziehungsweise bekanntzugeben gefunden:

Zu § 2, Punkt 2, lit. a, dann § 5, Punkt 2, letzter Absatz, und § 10, Punkt 1, 2. Absatz:

Zur Entgegennahme der Vorstellungen (Meldungen) der Landsturmpflichtigen sind berufen:

a) in sämmtlichen im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern die Gemeindevorstehungen der Aufenthaltsorte.

Demgemäss sind die Bestimmungen dieser Punkte betreffs der in Tirol und Vorarlberg anwesenden, dort nicht heimatberechtigten Meldepflichtigen zu löschen.

Zu § 2, Punkt 2, letzter Absatz:

Oeffentlichen Functionären und Standespersonen kann, wenn sie darum ansuchen, von den politischen Bezirksbehörden gestattet werden, die Meldungen unmittelbar bei diesen Behörden mündlich oder schriftlich zu bewirken.

Zu § 3, dann § 5, Punkt 1:

Der Zeitpunkt (Tag) der Vorstellung ist durch diejenigen Behörden zu bestimmen, welche die Vorstellung anzuordnen haben (§ 4), und hat letztere zum kundgemachten Zeitpunkte zu erfolgen.

Zu § 4, Punkt 3:

Die in Tirol und Vorarlberg sich aufhaltenden Landsturmpflichtigen werden nunmehr gleich jenen in den übrigen Ländern zur Vorstellung Seitens der hiezu berufenen Behörden (§ 2 a) gelegenheitlich der Berufung zur Meldung der Landsturmpflichtigen ihres Aufenthaltsbereiches mittelst Kundmachung aufgefordert.

Zu § 5, Punkt 3:

Werden bei der Vorstellung (Meldung) Landsturmpflichtige, welche vom Landsturmdienste enthoben oder gänzlich befreit sind, im Besitze von Landsturm-Widmungskarten betroffen, so sind diese denselben abzunehmen und im Wege der politischen Behörde dem zuständigen Landsturm-Bezirkscommando zu übersenden.

Zu § 5, Punkt 4:

Zur Entgegennahme der Vorstellung (Meldung) sind die im § 2 berufenen Behörden (Personen), dann die im § 4, Punkt 2, Absatz 3, näher bezeichneten Dienstbehörden befugt, daher auch von denselben die Landsturmmeldeblätter zu verfassen sind.

Die Dienstbehörden, denen die Entgegennahme der Meldungen von Landsturmpflichtigen ihres Dienstbereiches nach § 4 gestattet ist, haben jene Meldepflichtigen, welche sich zu jedem Landsturmdienste oder zum Waffendienste im Landsturm ungeeignet halten, entweder selbst ärztlich untersuchen zu lassen, oder behufs ärztlicher Begutachtung ihrer Diensttauglichkeit an die Meldecommission ihres Aufenthaltsortes zu weisen.

Falls ein Landsturmpflichtiger, obschon ärztlich diensttauglich befunden, dennoch um die Beurtheilung der Diensttauglichkeit durch eine Stellungs- oder Superarbitrirungs-Commission ansucht, so ist diesem Ansuchen Folge zu geben.

Zu § 5, Punkt 5:

Die bewirkte Vorstellung (Meldung) haben jene Behörden, Anstalten oder Unternehmungen im Landsturmpasse zu bestätigen, bei welcher die Vorstellung erfolgt ist.

Zu § 11, Punkt 1:

Von der Betheilung mit Landsturmpässen sind auch jene meldepflichtigen Landsturmpersonen ausgenommen, welche als noch stellungspflichtig gemäss des § 57 der Wehrvorschriften, II. Theil, mit einer „Bescheinigung" versehen sind.

Zu § 11, Punkt 4:

Die in diesem Punkte angeordnete Streichung der „Legitimation" im Landsturmpasse findet nur auf solche Personen Anwendung, welche keinem Theile der bewaffneten Macht oder der Gendarmerie angehört haben.

Zu § 11, Punkt 6:

Unzustellbare Landsturmpässe sind an das zuständige Landsturm-Bezirkscommando rückzuleiten und dortselbst so lange aufzubewahren, bis der Landsturmpflichtige, dem der Pass gehört, entweder ausgeforscht oder aus der Landsturmpflicht getreten ist.

Zu § 11, Punkt 9:

Auf eine förmliche Annullirung von in Verlust gerathenen Landsturmpässen hat es nicht anzukommen.

Zu § 12, Punkt 1:

Der Landsturmpflichtige, welcher die gesetzliche Vorstellung (Meldung) unterlässt oder zum anberaumten Zeitpunkte nicht bewirkt, begeht eine Uebertretung und verfällt einer Geldstrafe von 2 bis zu 100 Gulden.

Zu § 12, Punkt 2:

Das Strafverfahren und das Erkenntniss steht nunmehr den politischen Behörden des Aufenthaltsortes sämmtlicher Länder zu.

Vorstehende Verfügungen sind bei den betreffenden Paragraphen vorzumerken.

Hievon wird die geehrte Verwaltung über Ersuchen des Eingangs erwähnten k. k. Ministeriums und mit Beziehung auf die Circular-Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 3. October 1894, Z. 50.788 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 119 ex 1894), und vom 8. August 1895, Z. 5418 (Verordnungs-Blatt Nr. 100 ex 1895), dann des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. Februar 1896, Z. 75.631 ex 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 29 ex 1896), zur Danachachtung mit der Aufforderung in Kenntniss gesetzt, hienach die unterstehenden Organe entsprechend anzuweisen.

Wien, am 21. Juni 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zartlesdorf zu den Holzausladeplätzen in Lippen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ernst Porák, Inhaber der Cellulosefabrik „Moldaumühl Brüder Porák in Kienberg" mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 30. November 1895, Z. 65.223 (Verordnungs-Blatt Nr. 144 vom 12. December 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Zartlesdorf der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Kl.-Reifling über Seiften, Schwarzwald, Hohenfurth und Kienberg zu den Holzausladeplätzen in Lippen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. Juni 1896. Z. 5280/I.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 507. und 510. Sitzung des Abgeordnetenhauses wurden nachstehende Interpellationen an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister gerichtet

1. Interpellation des Abgeordneten Sokol und Genossen, betreffend die mangelhafte Kenntniss der böhmischen Sprache Seitens der Bediensteten der Dux-Bodenbacher Bahn.

2. Interpellationen der Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen, betreffend drei Fälle von Disciplinar-Verhandlungen gegen Eisenbahn-Bedienstete.

3. Interpellation des Abgeordneten Hájek und Genossen, betreffend eine ungerechte Tarifbehandlung einer mit in böhmischer Sprache ausgestelltem Frachtbriefe begleiteten Sendung von Soběslau nach Bisenz-Pisek.

4. Interpellation des Abgeordneten Krumbholz und Genossen, betreffend die Behebung der durch den bei der Station Nautonic-Lichoceves bestehenden Zugschranken bewirkten Verkehrserschwerniss für das Strassenfuhrwerk.

5. Interpellation des Abgeordneten Kaiser und Genossen, betreffend die Ausgabe von nur böhmischen Fahrkarten in rein deutschen Gebieten Schlesiens und das Affichiren doppelsprachiger Fahrplanplakate in rein deutschen Stationen.

6. Interpellation der Abgeordneten Dr. Kronawetter, Pernerstorfer und Genossen, betreffend die Besetzung der Stationen der Ybbsthalbahn mit pensionirten und provisionirten Beamten und Bediensteten.

7. Interpellation des Abgeordneten Hauck und Genossen, betreffend Verhinderung von das Personale, sowie die Sicherheit des Betriebes schädigenden Ersparungen jener Bahnen, welche vor der Verstaatlichung stehen, wie z. B. die Südbahn und die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau. (Variante in km 41·575—46·52: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 13. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Detailprojectes für eine Variante in km 41·575—46·52 der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5636.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauconsens für das Magazinsgebäude und Geleiseanlage in Matzleinsdorf.) Für das nächst dem Petroleum-Lagerplatze in Matzleinsdorf hergestellte Magazinsgebäude sammt Geleiseanlagen wird nachträglich der Bauconsens ertheilt [14. Mai, H.-M.-Z. 1849.]

— (Anbauten in der Station Meidling.) Dem Projecte für die Vergrösserung des Weichenthurmes und der Apparathütte in der Station Meidling wurde der Bauconsens ertheilt. [3. Juni, E.-M.-Z. 5493/I.]

— (Bauliche Herstellungen in Payerbach-Reichenau.) In der Station Payerbach-Reichenau wird ein amerikanischer Eiskeller nächst dem Restaurationsgebäude hergestellt und letzteres durch einen Anbau vergrössert. [8. Juni, E.-M.-Z. 5494/I.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellung einer Rollbahnanlage bei Rovereto.) Das Project für die Herstellung einer provisorischen Rollbahnanlage unter der Bahnbrücke über den Lenobach in km 281·3/4 nächst der Station Rovereto durch den Bauunternehmer der Lenobach-Regulirung, Ferdinand Tomasi, wird genehmigt. [9. Juni, E.-M.-Z. 4064/I.]

— (Linie Wr. Neustadt—österr.-ungarische Grenze: Errichtung der Haltestelle Katzelsdorf.) Das Project, betreffend die Reactivirung der Haltestelle Leithabrücke unter der nunmehrigen Benennung Katzelsdorf beim Wächterhause Nr. 4 a, wurde genehmigt. [10. Juni, E.-M.-Z. 5303 I.]

Böhmische Commercialbahnen. (Strecke Detenic—Dobrowitz: Verladeplatz in Semčič.) Das vorgelegte Project für die Herstellung eines Verladeplatzes in Semčič, km 11·1/4 der Strecke Detenic—Dobrowitz der Böhm. Commercialbahnen, wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5689.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Erweiterung der Station Wrutitz: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Jungbunzlau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Erweiterung der Station Wrutitz für den 6. Juli anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Statthaltereirath Octavian Freiherr Weber von Ebenhof. [G.-I.-Z. 11.405.]

Projectirte Localbahn Tetschen-Schönfeld. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Leitmeritz hat den Beginn der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission hinsichtlich des Projectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn zur Station Schönfeld der Böhm. Nordbahn mit den Abzweigungen von der Projectsstation Loosdorf-Heidenstein nach Dobern, sowie von Windisch-Kamnitz zur Station Böhm.-Kamnitz der Böhm. Nordbahn und zur Papierfabrik in Ober-Kamnitz auf den 23. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 5944.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung eines Bierwagens.) Das Eisenbahnministerium hat genehmigt, dass die Erste mährische Actien-Bierbrauerei und Malzfabrik in Prerau einen Bierwagen in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einstelle, welcher in der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges nach dem mit Handelsministerialerlass vom 29. October 1894, Z. 58.175, genehmigten Typenplane erbaut werden soll. [Z. 5839/I.]

— (Gewichtsüberschreitung von Kesselwagen.) Das Eisenbahnministerium hat die Gewichtsüberschreitung der nach dem mit dem Erlasse vom 28. März 1896, Z. 2245/I, genehmigten Typenplane von der Nesselsdorfer Waggonfabrik angefertigten und für Zwecke des Melassetransportes der Troppauer Zuckerraffinerie-Actiengesellschaft in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellten fünf Stück Kesselwagen mit Bremse und Sicherheitskuppelung um 700 bis 750 kg, wodurch sich das in dem seinerzeit vorgelegten technischen Berichte angegebene, mit 2·758 Tonnen per laufendes Meter Wagenlänge berechnete Gewicht auf 2 844 bis 2 850 Tonnen stellt, mit dem Beifügen genehmigt, dass die für diesen Fall mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Z. 15.975 ex 1893, getroffenen Bestimmungen zu beachten sind [Z. 5413/I.]

— (Anschaffung von 80 gedeckten Güterwagen.) Das Eisenbahnministerium hat die von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für gedeckte Lastwagen, Serie G s, welche auch für Personenbeförderung in Wagen III. Classe umgestaltet werden können, und nach welcher Type 40 Stück mit Spindel- und Vacuumbremse und Dampfleitung und 40 Stück ohne Bremse, jedoch mit Vacuum- und Dampfleitung angeschafft werden sollen, genehmigt. [Z. 5379/I.]

— (Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen der Ausweiche Bernhardsthal und der gleichnamigen Haltestelle.) Zwischen der Ausweiche Bernhardsthal und der gleichnamigen Haltestelle wurde durch Anschaltung von Feldtelephon-Apparaten nach System Gattinger an die Glockenlinie dieser Strecke eine telephonische Verbindung hergestellt, welche vornehmlich den Zweck haben soll, die Haltestelle Bernhardsthal von grösseren Verspätungen der aus der Richtung von Wien zu erwartenden und in der Haltestelle Aufenthalt nehmenden Personenzüge in Kenntniss zu setzen, um hiedurch die Möglichkeit zu bieten, beurtheilen zu können, ob einem aus der Richtung von Lundenburg herannahenden Zuge das Passiren der Haltestelle noch gestattet werden kann. Diese telephonische Verbindung wurde mit 1. Mai activirt. [G.-I.-Z. 8237.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Aenderung der Bezeichnung der Station „Ungar.-Hradisch St. E. G. Personenbahnhof“.) Das Eisenbahnministerium hat gestattet, dass die Bezeichnung der Station „Ungar.-Hradisch St. E. G. Personenbahnhof“ in „Ungar.-Hradisch transit“ abgeändert wurde. Veranlassung zu dieser Massregel gab der Umstand, dass durch den Zusatz „Personenbahnhof“ die Anschauung herrschte, dass in dieser Station kein Güterverkehr stattfinde und Frachtsendungen nach dieser Station öfter zurückgewiesen wurden. [Z. 4762/I.]

— (Typengenehmigung für Intercommunications-Personenwagen I. und II. Classe.) Das Eisenbahnministerium hat die von der Verwaltung der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Typenpläne von 10 Stück dreiachsigen Intercommunications-Personenwagen I. und II. Classe Nr. 167 bis 176, mit Hand- und Luftsauge-Bremse und vollständiger Ausrüstung für den Uebergangsverkehr, welche bei der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow zur Anschaffung gelangen sollen, zur Ausführung genehmigt. [Z. 5433/I.]

— (Reconstruction eines Reservoirwagens für Benzintransporte.) Das Eisenbahnministerium hat genehmigt, dass der Kessel des von der Firma D. Fanto & Co. in Wien in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gestellten, von der Firma F. Ringhoffer in Smichow fabricirten Reservoirwagens Nr. 102.395, dessen Type mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 7. Juli 1895, Z. 37.025, bezw. vom 20. December 1895, Z. 73.570, genehmigt wurde, durch eine Querwand in zwei gleiche Räume getheilt werde, wobei jede Abtheilung einen separaten Dom mit Mannloch-Verschluss, sowie eine separate Ablassvorrichtung erhalten soll, welche Adaptirung durch die Waggonfabrik der Firma F. Ringhoffer in Smichow zu erfolgen hat. Dieser reconstruirte Reservoirwagen kann sodann zum gleichzeitigen Transport von zwei verschiedenen Benzinsorten dienen. [Z. 5921/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 21 Mai dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ozegovic und Consorten für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der südlichen Hauptlinie Budapest—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende,
   a) entweder über Dubavec, Pokupje, Ozalj, Balog und die Gemeinde Bukovac-Dolnji,
   b) oder über Netretić, Griec-Dolnji, Kamenice und die Gemarkung der Gemeinde Ribnik bis Brod a. d. Kulpa und weiterhin bis zur ungarisch-krainischen Landesgrenze nächst Möttling

   führende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 9. Juni, Z. 33.779, der Direction der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft in Nagy-Becskerek für eine von der Endstation Pancsova der gesellschaftlichen Linie Nagy-Becskerek—Pancsova abzweigende und diese in der Endstation Kubin mit der Linie Versecz—Kubin-Dunapart verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 10. Juni, Z. 31.350, der Direction der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft in Nagy-Becskerek für eine von der Station Párdány der gesellschaftlichen Linie Nagy-Becskerek—Szécsány—Zsombolya (Hatzfeld) ausgehende und diese in der zukünftigen Endstation Magyar-Ittebe mit der projectirten schmalspurigen Localbahn Katalinfalva—Magyar-Ittebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1895, Vorconcession Post 2) verbindende, gleichfalls schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 10. Juni, Z. 37.959, dem Gutsbesitzer in Szilágy-Sarmaság Albin Fröhlich für eine von der zukünftigen Station Gyines der projectirten schmalspurigen Localbahn Szalárd—Bihar-Püspöki (vergl Vrdgs-Bl. Nr. 144 ex 1895, Vorconcession Post 2 c) abzweigende und diese in der Station Nagyvárad (Grosswardein) mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó (Kronstadt)—Predeal verbindende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 7. Juni, Z. 34.700, dem Gutsbesitzer Alexander Böszörmenyi jun. für
   a) eine vom Grossviehmarktplatze der kgl. Freistadt Szatmár-Németi nächst dem Bahnhofe der gleichnamigen Station der Linien Debreczen—Királyháza und Szatmár-Németi—Nagybánya der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, von dort aus bis zum Frachtenbahnhofe der genannten Station und weiterhin bis zu den städtischen Ziegelöfen führende Linie;
   b) eine gleichfalls vom Grossviehmarkte ausgehende, die Stadt Szatmár-Németi mit Benützung speciell bezeichneter Strassenzüge durchkreuzende Linie, von welcher aus nach mehreren Richtungen Flügelbahnen ausgehen werden;
   c) eine von der Linie a), bezw. von der Eisenbahnstation Szatmár-Németi (Frachtenbahnhof) ausgehende und diese über Pálfalva, Ombód, Petény, Dobrács-Apáthi, Szamos-Koród, Kis-Kóles, Nagy-Kóles, Krassó und die Gemarkung der Gemeinde Lippó in der Station Borhid mit der Localbahn Gilvács-Erdőszáda (Nagy-Károly — Somkuter Eisenbahn) verbindende Linie;
   d) eine von den Linien a) und b) vom Grossviehmarkte abzweigende, bis Szatmárhegy führende Linie

   mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau einer Linie zum Franzstädter Bahnhofe.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft, welche den Ausbau einer Linie von einem geeigneten Punkte aus in südöstlicher Richtung zum Bahnhofe Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Aussicht genommen hat (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 47), legte als Bewerberin für den Bau dieser für die Entwicklung des hauptstädtischen Verkehres wichtigen Linie zwei Alternativprojecte vor. Da inzwischen auch die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (theilweise noch) mit Pferdebetrieb bezüglich dieser Linie in Concurrenz getreten ist, wird von Seiten der hauptstädtischen Municipalbehörde erst nach Prüfung sämmtlicher vorliegenden Projecte die Entscheidung getroffen werden, welcher von beiden concurrirenden Gesellschaften die Ausführung des Baues dieser Linie übertragen werden wird.

Localbahn Nyiregyháza — Tisza-Polgár. (Constituirende Generalversammlung.) Am 11. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Géza Onody die constituirende Generalversammlung der Actionäre der bereits im Baue begriffenen Localbahn Nyiregyháza—Tisza-Polgár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Nr. 73 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Burcau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über die bisher im Interesse der Realisirung des Projectes getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge wurde das Actiencapital mit 3,200.000 Kronen, getheilt in 2400 Stück Stammactien und 5600 Prioritätsactien à 400 Kronen, bestimmt. Der Bericht constatirt, dass der Bau rasch vorwärts geht und die Linie im September l. J. dem Betriebe übergeben werden dürfte. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die bisherigen Gerenten folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath. — Die Linie Nyiregyháza—Tisza-Polgar zweigt von der Station Nyiregyháza der Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Szerencz der kgl Ungar. Staatsbahnen ab und verbindet diese mit der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Ohát-Kócs—Tisza-Polgár, sowie mit der Theiss nächst Tisza-Polgár.

Gölnitzthalbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Peter Matuska die XIII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gölnitzthalbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1895), d. i. der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Linie Margitfalu—Szomolnokbánya, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Dieser hebt hervor, dass das Betriebsjahr 1895 im Endresultate bisher das günstigste war, und wurde die Bilanz, welche mit einem Reingewinne von fl. 89.138·18 schliesst, genehmigt und sowohl der Direction als auch dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt. Nach einer Abschreibung von fl. 3410·83 und Dotirung des Reservefonds mit fl. 1500 ist die Dividende mit fl. 5 = 5 pCt. für die Prioritätsactien und mit fl. 2 = 2 pCt. für die Stammactien bestimmt worden. Am Schlusse der Versammlung folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Projectirte Localbahn Temesvár—Radna-Lippa. (Constituirende Generalversammlung.) Am 13. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des kgl. Rathes Carl von Telbisz, Bürgermeister der kgl. Freistadt Temesvár, die constituirende Generalversammlung der Localbahn-Actiengesellschaft Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vorconcession Vrdgs-Bl. Nr. 69 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Temesvárer Eisenbahn-Executivcomité über die im Interesse der Realisirung des Projectes bisher getroffenen Massnahmen zur Verlesung.

Diesem zufolge wurde das Actiencapital mit 5,986.000 Kronen (eingetheilt in 4305 Stück Stammactien und 10.600 Stück Prioritätsactien zu je 400 Kronen) und die effectiven Baukosten der 63·3 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurig zu erbauenden und zu betreibenden Localbahn mit 4,920.000 Kronen, d. s. 77.720 Kronen per laufendes Bahnkilometer bestimmt, von welcher Summe der Betrag von 316.500 Kronen auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die von der Station Temesvár-Gyárváros in nordöstlicher Richtung ausgehende Linie wird sich im Bereiche des Comitates Temes in der Station Radna-Lippa mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis verbinden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath der Gesellschaft.

Marmaroser Salzbahn-Actiengeschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1895), d. i. der im Bereiche des Comitates Marmaros gelegenen, von der Station Marmaros-Sziget der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány—Szerencs—Körösmezö der kgl Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden Linien Marmaros-Sziget—Rónaszék und Marmaros-Sziget—Sugatay, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge hat der Salzverkehr im abgelaufenen Geschäftsjahre weitere Fortschritte zu verzeichnen. Derselbe ergab nach einem Quantum von 83,060.331 kg auf den drei Salztransportlinien eine Bruttoeinnahme von fl. 136.688·09 (+ 3,007.038 kg und fl. 4026·40). Mit Zurechnung der Flügelbahn Szigetkamara—Marmaros-Sziget betrug die Einnahme nach den Salzfrachten insgesammt fl. 154.273·87 (+ 5445·27). Die Betriebsausgaben der Normalspurlinien (im Betriebe der Staatsbahnen) belaufen sich auf fl. 51.126·83 (— fl. 7814·89), diejenigen der Schmalspurbahnen (im eigenen Betriebe) zuzüglich sämmtlicher Central-Verwaltungsausgaben auf fl. 56.731·61 (— fl. 104·24). Der disponible Reingewinn beträgt zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1894 per fl. 8239·83 zusammen fl. 128.729·64 (— fl. 1307·69). Hievon wurde beschlossen, nach verschiedenen Zuwendungen und Dotirungen im Betrage von fl. 9870 zu verwenden: zur Dotirung des Reservefonds fl. 1000, zur Einlösung der pro 1895 gezogenen Prioritätsactien fl. 20 100, zur Zahlung einer $4^1/_2$percentigen Dividende nach den Prioritätsactien fl. 58.563, zur Zahlung einer 3percentigen Dividende nach den Stammactien fl. 23.151 und den Rest von fl. 8910·64 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Bilanz wurde genehmigt und sowohl der Direction, als auch dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

In einer nach Schluss der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes wurde der bisherige Präsident der Gesellschaft, Dr. Franz Chorin, neuerdings in seiner Function bestätigt.

Taraczthal-Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 15. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Albert Bedö die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Taraczthal-Localbahn-Actiengesellschaft (Linie Taraczköz—Tereselpatak) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge schliesst das abgelaufene Jahr mit einem Betriebsverlust, da die Bahn in Folge Ueberschwemmungen mehrere Monate hindurch den Betrieb eingestellt hatte. Der Antrag von Paul Móricz, die Gesellschaft zu liquidiren, wurde vom Regierungsvertreter, Ministerialrath Mándy, bekämpft und schliesslich zurückgezogen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Technische Construction und Probe der grossen Brücke über die Temes nächst Temesvár.) Auf der im Bau begriffenen Eisenbahnstrecke Temesvár—Buziás (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 145 ex 1895) fand am 17. Juni die Probebelastung der Temesbrücke statt. Der Bau dieser 210 m langen Ueberbrückung, bestehend aus 6 Oeffnungen zu 21 m und 2 Oeffnungen zu je 42 m, wurde im Jänner in Angriff genommen und jetzt zu Ende geführt. Mit der Ausführung der Eisenconstruction war die Budapester Pumpen- und Maschinenfabrik (vormals Franz Walser) betraut. Nachdem die Commission den Erfolg der Probe als durchaus günstig bezeichnete, wurde der Verkehr der Materialzüge über selbe gestattet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. April mit 138 Passagieren und 791 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, nebst 9913 Stück Hölzern und 11 Stück lebenden Thieren von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 36 Colli Wein, 12 Colli geniessbares Oel, 17 Colli Esswaaren, 2 Colli Parfümerien, 25 Colli Zucker, 22 Colli Papier, 1275 Stück halbzöllige Bretter, 152 Stück Pfosten, 86 Stück Staffelhölzer, 276 Stück Bretter; nach Soerabaya 85 Colli Erdwachs, 1 Collo Manufacturwaaren, 7 Colli Glaswaaren, 50 Colli Mehl; nach Padang 4 Colli Manufacturwaaren; nach Dybanti 1 Collo Manufacturwaaren; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Gedda 5 Colli Porzellan, 10 Colli Papier, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Sucz 13 Colli Papier, 4 Colli Esswaaren, 63 Colli Zucker, 4 Colli Manufacturwaaren, 39 Colli Heu, 9 Colli Glaswaaren, 5 Colli Wein; nach Suakim 24 Colli Seife, 20 Colli Glasperlen; nach Aden 51 Colli Papier, 17 Colli Garne, 7 Colli Porzellan, 50 Colli Mehl, 16 Colli Zündhölzchen, 25 Colli Glasperlen, 260 Stück Staffelhölzer, 1726 Stück Bretter, 500 Stück Staffeln; nach Hodeidah 30 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 100 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 25 Colli Mehl, 2 Colli Metallwaaren; nach Massaua 365 Colli Zucker, 125 Colli Spiritus, 350 Colli Bier, 21 Colli Esswaaren, 10 Colli Zündhölzchen, 210 Colli Seife, 5638 Stück verschiedener Hölzer; nach Mombassa 8 Colli Esswaaren; nach Bassorah 116 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 24 Colli Metallwaaren, 29 Colli Baumwollwaaren, 16 Colli Glasperlen; nach Karachi 3 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Mützen, 4 Colli Knöpfe, 2 Colli Metallwaaren, 1 Collo Garne; nach Bagdad 89 Colli Papier, 1 Collo Baumwollwaaren, 4 Colli Holzwaaren; nach Mangalore 17 Colli Metallwaaren; nach Delagoa-Bai 4 Colli Metallwaaren; nach Bushire 5 Colli Porzellan; nach Bombay 10 Colli Mützen, 32 Colli Knöpfe, 107 Colli Baumwollwaaren, 26 Colli Muster, 8 Colli Erdwachs, 600 Colli Papier, 101 Colli Farben, 36 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Garne, 2 Colli Spielwaaren, 120 Colli Lampen, 130 Colli Manufacturwaaren, 269 Colli Metallwaaren, 65 Colli Holzwaaren, 24 Colli Glasperlen, 6 Colli Chemikalien, 7 Colli Schuhwaaren, 100 Colli Talg, 4 Colli Wein, 234 Colli Glaswaaren, 8 Colli Musikinstrumente, 1 Pferd, 2 Kälber, 4 Pfauen, 4 Hunde, 2 Bienenstöcke; nach Calicut 13 Colli Manufacturwaaren; nach Mahomerah 2 Colli Manufacturwaaren; nach Cannanore 30 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 65 Colli Mineralwasser, 19 Colli Baumwollwaaren, 37 Colli Papier, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 19 Colli Metallwaaren, 10 Colli Bier, 3 Colli Glaswaaren, 6 Colli Glasperlen, 15 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Wein, 13 Colli Baumwollwaaren; nach Madras 12 Colli Lampen, 4 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren, 40 Colli Papier, 21 Colli Wein, 2 Colli Garne, 36 Colli Metallwaaren, 9 Colli Glasperlen, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Calcutta 30 Colli Knöpfe, 22 Colli Kurzwaaren, 163 Colli Papier, 44 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Lampen, 32 Colli Mehl, 28 Colli Garne, 50 Colli Quecksilber, 148 Colli Metallwaaren, 23 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Holzwaaren, 40 Colli Glasperlen, 30 Colli Wein, 78 Colli Glaswaaren; nach Penang 79 Colli Papier, 26 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Metallwaaren, 12 Colli Holzwaaren, 6 Colli Glaswaaren; nach Singapore 20 Colli Esswaaren, 2 Colli Knöpfe, 2 Colli Holzwaaren, 59 Colli Papier, 36 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Glasperlen, 11 Colli Mützen, 55 Colli Bier, 9 Colli Metallwaaren, 2 Colli Porzellan; nach Samarang 12 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 35 Colli Erdwachs, 13 Colli Garne; nach Padang 6 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 3 Colli Papier, 7 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Garne, 18 Colli Manufacturwaaren; nach Bangkok 35 Colli Garne; nach Pekalongau 4 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 136 Colli Garne, 30 Colli Mehl; nach Hongkong 5 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 19 Colli Papier, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Kobe 4 Colli Farben, 37 Colli Manufacturwaaren; nach Shanghai 16 Colli Metallwaaren; nach Yokohama 3 Colli Manufacturwaaren; nach Soerabaya 1 Collo Manufacturwaaren, 26 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Garne, 183 Colli Erdwachs. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 560.686 Gulden ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplanänderung.) Am 28. Juni fand diesjährig die letzte Sonntags-Personenfahrt zwischen Orsova und Báziás statt, und entfällt die im Sommertahrplan vom 1. Mai publicirte Sonntagsfahrt. Der gesammte Sommerfahrplan mit täglichen Postschifffahrten ab Passau—Linz—Wien bis Budapest und wöchentlich drei Postschiffverbindungen zwischen Budapest—Semlin—Belgrad—Báziás—Orsova—Galatz bleibt bis auf Weiteres unverändert in Kraft.

Regulirung des Eisernen Thores. (Eröffnung des regulären Schiffahrtsbetriebes durch Seine Majestät.) Mit Allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät wird der neu erbaute Salondampfer der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellchaft, welchen derselbe aus Anlass der Eröffnungsfeierlichkeiten des regulären Schiffahrtsbetriebes im Bereiche des Eisernen Thores benützen wird, den Namen „I. Ferencz József" führen, der eines jener vier grossen Personen- und Gütertransportschiffe ist, welche die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft zu dem Zwecke bauen lässt, um mit denselben auf der Linie Belgrad—Galatz, mit Berührung der serbischen, rumänischen und bulgarischen Plätze, den internationalen Verkehr abzuwickeln. Die Dampfer sind dementsprechend gebaut und mit allen Einrichtungen der modernen Technik ausgerüstet. Die Länge des Salondampfers „I. Ferencz József" beträgt 75 m, die Breite 7·7 m. In den Mitteltheil des Schiffes ist eine Triple-Expansionsmaschine mit 800 indicirten Pferdekräften eingebaut, welche aus zwei Doppelkesseln für 11 Atmosphären Dampf gespeist wird. Zur leichteren und rascheren Handhabung des Steuers dient ein separater Dampfapparat. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 24 km per Stunde. Der Dampfer ist mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXVII. Stückes.) Das am 22. Juni herausgegebene CXXVII. Stück enthält unter

Nr. 2315: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonischen Landesregierung in Agram vom 12. Juni 1896, Z. 31.443, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2316: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 12. Juni 1896, Z. 9115, betreffend Massregeln für den Verkehr mit Borstenthieren in Krain.

— (Inhalt des CXXVIII. Stückes.) Das am 23. Juni herausgegebene CXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2317: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. Juni 1896, Z. 101.882, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens.

Nr. 2318: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 6. Juni 1896, Z. 74.002, betreffend das Verbot der Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren nach und aus Bosnisch-Brod.

Nr. 2319: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. Juni 1896, Z. 60.282, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 2320: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 22. Juni 1896, Z. 18.275, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens nach Steiermark.

— (Inhalt des CXXIX. Stückes.) Das am 25. Juni herausgegebene CXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2321: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 22. Juni 1896, Z. 8024, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 2322: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. Juni 1896, Z. 9631, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Bezirken in Steiermark nach Krain.

Nr. 2323: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 12. Juni 1896, Z. 76.035, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren mit Ausschluss von Borstenvieh aus mehreren Bezirken Dalmatiens nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 2324: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 22. Juni 1896, Z. 10.734/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus einzelnen Bezirken und Comitaten Croatiens und Slavoniens nach Oberösterreich.

Nr. 2325: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 22. Juni 1896, Z. 11.462, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 2326: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 21. Juni 1896, Z. 23.343, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien und Slavonien nach Mähren.

— (Inhalt des CXXX. Stückes.) Das am 26. Juni herausgegebene CXXX Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2327: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 20. Juni 1896, Z. 10.639, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Putna und die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr derselben Thiergattungen aus den Districten Walcea und Dambovitza in Rumänien nach und durch die Bukowina.

Nr. 2328: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 22. Juni 1896, Z. 9552, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens nach Krain.

Nr. 2329: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 25. Juni 1896, Z. 61.429, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Niederösterreich.

Nr. 2330: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 11. Juni 1896, Z. 76.269, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Glamoč und Livno im Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXXXI. Stückes.) Das am 27. Juni herausgegebene CXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2331: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 26. Juni 1896, Z. 18.823, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Steiermark.

— (Inhalt des CXXXII. Stückes.) Das am 30. Juni herausgegebene CXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2332: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 24. Juni 1896, Z. 7451, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 2333: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 22. Juni 1896, Z. 12.961/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach dem Küstenlande.

Nr. 2334: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 25. Juni 1896, Z. 11.697, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenvieh jeder Gattung aus Preussen nach Oesterr.-Schlesien.

Nr. 2335: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 22. Juni 1896, Z. 16.786, betreffend die Gestattung der Ausfuhr von Wiederkäuern aus ganz Dalmatien mit Ausnahme des Bezirkes Metković nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 2336: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 25. Juni 1896, Z. 9820, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Krain.

Nr. 2337: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 26. Juni 1896, Z. 18.250, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2338: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. Juni 1896, Z. 24.045, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren (Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen) aus dem Königreiche Preussen nach Mähren.

Nr. 2339: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 26. Juni 1896, Z. 7624, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Salzburg.

Nr. 2340: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 26. Juni 1896, Z. 7596, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handelsschweinen aus ganz Oberösterreich und Steiermark nach Salzburg.

Nr. 2341: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. Juni 1896, Z. 17.850, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2342: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 23. Juni 1896, Z. 52.133, betreffend die Regelung der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Wien St. Marx.

Nr. 2343: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. Juni 1896, Z. 53.006, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Galizien.

Nr. 2344: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. Juni 1896, Z 54.321, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens nach Galizien.

Nr. 2345: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 27. Juni 1896, Z. 8234, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Kärnten.

Nr. 2346: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 26. Juni 1896, Z. 11.092/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus Steiermark nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXXXIII. Stückes.) Das am 1. Juli herausgegebene CXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2347: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. Juni 1896, Z. 62.262, betreffend Massnahmen hinsichtlich des Exportes von Schafen nach Paris.

Nr. 2348: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 15. Juni 1896, Z. 78.270/I, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren nach und aus den Bezirken Bugojno und Banjaluka im Occupationsgebiete.

Nr. 2349: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 17. Juni 1896, Z. 78.309 I, betreffend die Gestattung der Ein- und Ausfuhr von Schweinen nach und aus dem Stadtgebiete von Sarajevo im Occupationsgebiete.

Nr. 2350: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 27. Juni 1896, Z. 11.019/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXXXIV. Stückes.) Das am 2. Juli herausgegebene CXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2351: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 26. Juni 1896, Z. 10.744, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten Croatien-Slavoniens nach der Bukowina.

Nr. 2352: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. Juni 1896, Z. 10.865, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Gorjy nach und durch die Bukowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juni 1896				Juni 1895			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	305.499	270.595	313.293	262.801	240.357	173.732	131.337	282.752
Darunter:								
Weizen	106.882	64.620	99.213	72.289	51.149	41.460	30.185	62.424
Roggen	17.357	13.524	25.918	4.963	54.052	44.804	25.873	72.983
Gerste	43.258	3.259	11.024	35.493	29.778	588	7.254	23.112
Hafer	46.258	31.947	48.996	29.209	19.928	41.048	28.667	32.309
Mais	16.109	117.377	106.565	26.921	20.865	32.589	20.119	33.335
Hirse	1.227	817	631	1.413	2.290	197	598	1.889
Bohnen	3.632	219	439	3.412	1.007	331	473	865
Erbsen	1.111	—	168	943	1.697	—	345	1.352
Malz	675	1.628	1.322	981	2.809	189	311	2.687
Raps	29.869	440	6.631	23.678	18.682	2.224	5.103	15.803
Hanfsamen	175	283	114	344	101	294	151	244
Wicken	1.532	33	437	1.128	777	30	486	321
Mehl	8.328	1.321	2.458	7.191	6.179	5.157	5.101	6.235
Kleie	432	722	1.085	69	399	556	455	500
	276.845	236.190	305.001	208.034	209.713	169.467	125.121	254.059
Spiritus	1.196	—	—	1.196	1.276	567	—	1.843
Zucker	6.704	31.262	4.438	33.528	8.574	28	650	7.952
Wein	3.856	670	446	4.080	2.211	662	727	2.146
Oele und Fette	2.307	562	917	1.952	1.678	748	497	1.929
Sonstige Waaren	14.591	1.911	2.491	14.011	16.905	2.260	4.342	14.823
Mittlere Tagesbewegung . .	24.328 Meter-Centner				13.876 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,728.525	1,778.820	1,063.400	3.443.745	2,384.080	983.660	710.090	2,657.650

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	89	22	29	82	56	13	15	54
Versicherungswerth . . fl.	311.990·—	86.830·—	122.900·—	275.920·—	332.740·—	115.960·—	160.640·—	288.060·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	6	5	4	7	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	24.000·—	11.500·—	12.400·—	23.100·—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . fl.	13.037·—	5.400·—	7.157·—	11.280·—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit der Station Gera.

Aus Anlass der Schliessung der jetzigen Güterstation Gera (Reuss) der Sächsischen Staatsbahnen erhält die Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1896 ab die neue Bezeichnung „Gera (Reuss) S. Stsb." und gelangen für letztere Station die Entfernungen und Frachtsätze der bisherigen Station Gera (Reuss) S. Stsb. zur Anwendung.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Gera-Pforten sind sonach vom 1. Juli 1896 ab im Tarife für den oben bezeichneten Verkehr zu streichen.

Wien, am 1. Juli 1896. [488]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Verkehr mit der Station Gera.

Aus Anlass der Schliessung der jetzigen Güterstation Gera (Reuss) der Sächsischen Staatsbahnen erhält die Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1896 ab die neue Bezeichnung „Gera (Reuss) S. Stsb." und gelangen für letztere Station die Entfernungen und Frachtsätze der bisherigen Station Gera (Reuss) S. Stsb. zur Anwendung.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Gera-Pforten sind sonach vom 1. Juli 1896 ab im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, für den oben bezeichneten Grenzverkehr zu streichen.

Wien, am 1. Juli 1896. [489]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Verkehr mit der Station Gera.

Aus Anlass der Schliessung der jetzigen Güterstation Gera (Reuss) der Sächsischen Staatsbahnen erhält die Station Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1896 ab die neue Bezeichnung „Gera (Reuss) S. Stsb." und gelangen für letztere Station die Entfernungen und Frachtsätze der bisherigen Station Gera (Reuss) S. Stsb. zur Anwendung.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Gera-Pforten sind sonach vom 1. Juli 1896 ab in den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, sowie im Tarife für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina zu streichen.

Wien, am 2. Juli 1896. [490]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aufhebung von Billets.

Mit Wirksamkeit vom 15. August 1896 werden im obgenannten Verkehre die Billets zwischen Bludenz, Bregenz, Feldkirch, Innsbruck und Landeck einerseits und Schaffhausen andererseits via Sanct Margrethen — Romanshorn oder St. Gallen — Winterthur aufgehoben.

Wien, am 1. Juli 1896. [491]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Einführung des Tarifnachtrages VII.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 gelangt der VII. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mittelst Dampfschiffen auf dem Bodensee vom 1. August 1890 zur Ausgabe.

Derselbe enthält neue Tarifsätze für den Verkehr von und nach Arbon, Bregenz, Dingelsdorf, Hard, Konstanz, Mainau, Romanshorn, Rorschach, Staad bei Konstanz, Uiberlingen, Uhldingen und Uttweil, ferner Ergänzung der Wegvorschriften und den neuen Kilometerzeiger für den Ober- und Uiberlinger See.

Wien, am 1. Juli 1896. [492]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V.S.B.) vom 1. August 1895. (Rückvergütungen für Schiefersendungen.) Mit sofortiger Wirksamkeit werden für Schiefersendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg ab Ragaz, welche zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III b direct abgefertigt werden, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nachstehende Beträge zurückvergütet:

Für Sendungen nach	Centimes für 100 kg
Hof	17
Kronach	16
Ludwigsstadt	17
Probstzella	16
Stockheim	17

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter) vom 1. September 1892. (Rückvergütungen für Schiefersendungen.) Mit sofortiger Wirksamkeit werden für Schiefersendungen in Wagenladungen von 10.000 kg ab Thun, welche zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III b direct abgefertigt werden, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nachstehende Beträge rückvergütet:

Für Sendungen nach	Centimes für 100 kg
Kronach	9
Ludwigsstadt	11
Probstzella	10
Stockheim	10

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

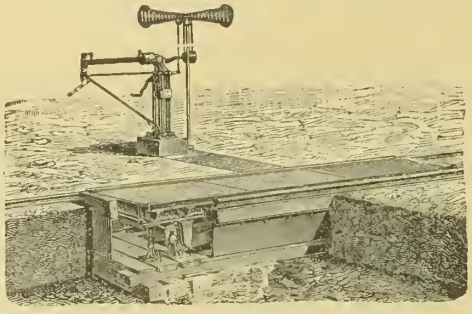
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grnnd eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf eiu uud dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnuungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1181	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, rob. unverpackt	Boryslaw	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längsteus bis Ende December 1896	Elbeumschlagstarif für Gallzien und die Bnkowina vom 1. Jänner 1893	Pfennige 280	262 *)	18	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längsteus bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. für 100 kg	
				Drohohycz					278	260 *)	18			
				Stanislan					303	291 *)	12			
				Boryslaw	Schönpriesen-Umschlag				275	257 *)	18			
				Drohobycz					273	255 *)	18			
				Stanislau					298	286 *)	12			
				Boryslaw	Dresden-Elbquai				309	291	18			
				Drohohycz					307	289	18			
				Stanislau					332	320	12			
1182	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Frachtgüter der Classe A	K l e i n s k a l	Wien (Nordwestbahn, Staatseisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Oesterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	136 kr.	134 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege			
				oder in umgekehrter Richtung		Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Das Anf- und Abladen muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen		136 kr.	125 kr.	11 kr.				Der fixe Frachtzuschlag zu Gunsten der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wird nicht berechnet
1183	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel der Posit. Z. 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Trupschitz	Potscherad loco	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis anf Weiteres, längsteus bis 31. December 1896	Localtarif	6·5 kr.	6·0 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege			

Fortlaufende Nummer	1184	1185	1186	1187
Die Publication erfolgt von der Namen der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen: K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Frachtgüter aller Art in Wagenladungen gemäss Ausnahmetarif Nr. 1 des Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandtarifes, Theil II, Heft 1	Bier	Glasflaschen, in Classe B gehörend	Kainit der Position D—15 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Enzesfeld und Wittmannsdorf, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Puntigam	Kosten	Budapest S.B. transit
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	den belgischen Verbandsstationen des Tarif-Theil II, Heft 1	Gleisdorf, Fehring, Burgau, Szombathely, Sárvár, Kis-Czell, Pápa, Bóba, Devecser, Város-Lód, Veszprém	Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahn, Ó-Buda-Filatorigát	Görz, Monfalcone, Rubbia-Savogna, Sagrado
oder umgekehrt				
Bedingungen bei Erfüllung nachstehender	Bestimmungen des in der 4. Rubrik citirten Ausnahmetarifes Nr. 1	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen vou Kalusz proveuiren und an die k. k. Ackerbaugesellschaft in Görz adressirt sein. Das Abladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen
und gilt in der Zeit	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1896	Besteht kein directer Tarif	Besteht kein directer Tarif	Interner Tarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Tarif für Wien (K.E.B.) zuzüglich a) für Wittmannsdorf ad Ausnahmetarif 1/a Francs 5·30 pro 1000 kg ad Ausnahmetarif 1/b Francs 4·88 pro 1000 kg b) für Enzesfeld ad Ausnahmetarif 1/a Francs 6·98 pro 1000 kg ad Ausnahmetarif 1/b Francs 6·56 pro 1000 kg	Heller inclus. Mgb., bezw. ungar. Steuer: a) 118, 136, 150, 162, 156, 168, 164, 182, 200; b) 114, 132, 146, 158, 152, 164, 178, 196	240 Heller	Heller inclus. ungar. Steuer: 164, 164, 162, 166; 128, 128, 126, 130
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				Heller: 36, 36, 36, 36
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
DRAISINEN,
Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,
Patronen und Geschosse. (512)

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig	fl. 12·—	halbjährig	fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 75. Wien, 7. Juli 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mochov zur Station Böhm.-Brod.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Obmanne der Bezirksvertretung in Böhm.-Brod, Franz Prokupek, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 27. Mai 1895, Z. 29.893 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1895), ertheilte und mit dem Erlasse derselben Centralstelle vom 3. October 1895, Z. 57.395 (Verordnungs-Blatt Nr. 124 vom 22. October 1895), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mochov über Vikaň, Konnic, Černik und Stolmiř zur Station Böhm.-Brod der nördlichen Linie der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. Juni 1896. Z. 5430/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Payerbach nach Prein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der österr.-ungar. Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung B. Egger & Comp. in Wien mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 3. December 1894, Z. 62.966, vom 20. April und 12. December 1895, ZZ. 21.794 und 70.981 (Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 22. December 1894, Nr. 60 vom 23. Mai 1895 und Nr. 3 vom 11. Jänner 1896), ertheilte und sohin verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Payerbach der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Reichenau nach Prein auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. Juni 1896. Z. 5416/I.

Eröffnung des Betriebes auf der Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf).

Die k. k. Staatsbahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) mit den Stationen Setzdorf, Friedeberg, Jungferndorf, Haugsdorf, Ober-Hermsdorf, Barzdorf und Heinersdorf, der Haltestelle Domsdorf und der Betriebsausweiche Am Gemärke wurde am 2. Juli 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Domsdorf und die Ausweiche Am Gemärke nur für den Personenverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen zur Eröffnung.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 15. Juni d. J. abgehaltenen Vollversammlung der Commission, welche in Stellvertretung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Ritter von Guttenberg, der zu Beginn der Sitzung dienstlich verhindert war, von dem Sectionschef Dr. Ritter von Wittek eröffnet wurde, und zu der von Seiten der Gemeinde Wien Herr Bürgermeister Strobach, sowie mehrere der neugewählten Gemeinderathsmitglieder erschienen waren, gelangte als erster und wichtigster Gegenstand das zwischen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der Gemeinde Wien am 1. Mai d. J. abgeschlossene und von der Gemeinde bereits ratificirte Uebereinkommen zur Verhandlung, welches die gemeinsame Bauausführung der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn und der Wienflussregulirung in der Strecke vom Schikanedersteg flussabwärts bis zum Hauptzollamte, sowie die dem entsprechende Kostenvertheilung zum Gegenstande hat.

Hienach überträgt die Commission für Verkehrsanlagen in ihrem Namen und für ihre Rechnung der Gemeinde Wien die Ausführung der im Kostenanschlage II des bereits aufgestellten gemeinsamen Vergebungsoperates bezeichneten, für den Bau der obigen Theilstrecke der Wienthalbahn (Baulos 21 b) erforderlichen Arbeiten und Lieferungen, und soll der von der Gemeinde durchzuführende Stadtbahnbau gemeinsam mit dem Baue der Wienflussregulirung in der Strecke vom Schikanedersteg bis zum Donaucanal durch dieselben Unternehmer erfolgen.

Nachdem in Gemässheit dieses Uebereinkommens, entsprechend den übereinstimmenden Anträgen der Vorstände der beiderseitigen bauleitenden Behörden — der Baudirection der Wiener Stadtbahn und des Stadtbauamtes — bei der demnächst zu veranlassenden Bauausschreibung als Termin für die Vollendung der von der Gemeinde übernommenen Bahnherstellung vom Schikanedersteg bis zum Hauptzollamte der 1. August 1898 festgesetzt wird, wogegen an jenen Stellen, wo für die Stadtbahn Hochbauten auszuführen sind (Akademiestrasse, Tegetthoffbrücke) die Unterbauarbeiten bis 1. März 1898 zu vollenden sind, ist hienach an die Commission die peinliche Nothwendigkeit herangetreten, mit einer mehrmonatlichen Erstreckung des programmgemäss mit Ende 1897 festgesetzten Bauvollendungstermines für den unteren Theil der Wienthallinie rechnen zu müssen. Die Umstände und Gründe, welche zu der erweiterten Terminfestsetzung geführt haben, wurden in der Sitzung von dem Herrn Stadtbaudirector und dem Herrn Baudirector der Wiener Stadtbahn eingehend dargelegt, und sind dieselben hier in der am Schlusse dieses Berichtes folgenden Darstellung zusammengefasst. Angesichts der Sachlage, sowie in Anbetracht der nach den angestellten Berechnungen begründeten Aussicht, ungeachtet der verlängerten Bauzeit der Wienthalbahn mit den für Intercalarzinsen präliminirten Beträgen das Auslangen zu finden, beschloss die Commission mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien, um die Erstreckung des concessionsmässigen Bauvollendungstermines für die genannte Stadtbahnlinie bis Ende des Jahres 1898 einzuschreiten und in Anhoffung der Bewilligung dieser Fristerstreckung dem Eingangs erwähnten Bauübereinkommen die vorbehaltene Genehmigung zu ertheilen.

Zu den weiteren Verhandlungsgegenständen übergehend, beschloss die Commission, dem Projecte für die als unmittelbare Folge des Stadtbahnbaues erforderliche Regulirung der Brudermanngasse in Hütteldorf zuzustimmen und dasselbe dem Eisenbahnministerium behufs Anordnung der politischen Begehungscommission und Enteignungsverhandlung vorzulegen.

Sodann wurden die Vorschläge der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wegen Einlösung mehrerer zum Stadtbahnbau benöthigten Grundflächen, darunter die einer Fabriksrealität im Ausmasse von 620 Quadratmeter in Sechshaus um 40.000 fl., dann eine Grundfläche im Ausmasse von 5160 Quadratmeter in Ottakring um 60.000 fl., genehmigt.

Weiter wurde der Beschluss gefasst, den Reingewinn aus der Demolirung der Häuser in der Magdalenenstrasse der Gemeinde Wien zu Gunsten des Wienflussregulirungs-Conto zu belassen.

Die Commission genehmigte den Antrag der Baudirection für die Wiener Stadtbahn, dem Redactionscomité der Kaiser-Jubiläums-Festschrift „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie in Wort und Bild“ einen Artikel für diese Festschrift zur Verfügung zu stellen, und wird die genannte Baudirection eines ihrer Fachorgane mit der Verfassung dieses Artikels betrauen.

Der von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beantragten Ausschreibung der Lieferung von eisernen Geländern für die Gürtel-, Vororte- und Wienthallinie im veranschlagten Kostenbetrage von 210.000 fl., sowie der Vergebung derselben in der bisher üblichen Weise unter Intervention eines Vertreters der Commission wurde zugestimmt.

Mit einem weiteren Beschlusse wurde die Verwendung eines Betrages von 500 fl. für die im Jahresvoranschlage für 1896 nicht vorgesehene Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im neuen Bureau der Commission (I., Adlergasse Nr. 16) genehmigt.

Die Mittheilung der Donauregulirungs-Commission über den Stand der Kostenvoranschläge für die Umwandlung des Donaucanals in einen Handels- und Winterhafen, wonach das Erforderniss sich von 10 auf $11\frac{1}{2}$ Millionen Gulden erhöhen dürfte, wurde dem technischen Ausschusse zur Vorberathung zugewiesen.

Bezüglich eines Einschreitens um die Bewilligung einer zweiten Aushilfscantine für die beim Schleusenbaue in Nussdorf verwendeten Arbeiter wurde in Anbetracht des anerkannten Bedürfnisses nach einer solchen beschlossen, beim Magistrate die Concessionsertheilung zu befürworten.

Hinsichtlich der in letzter Zeit von den Interessenten wiederholt angeregten Abänderung des Projectes für die Strecke der Donaucanallinie der Stadtbahn längs der Rossauer Lände im Sinne der Ausführung der Bahn in dieser Strecke als Tiefbahn wurde von Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister, welcher schon vorher den Vorsitz übernommen hatte, mitgetheilt, dass seinerseits die Verfügung getroffen wurde, ein bezüglich der Niveaulage der Bahn abgeändertes Alternativproject aufstellen zu lassen und dasselbe sodann der Statthalterei zur Abhaltung einer Localcommission behufs nochmaliger Einvernahme aller Betheiligten und Erstattung eines Gutachtens zu übermitteln. Diese Mittheilung wurde, ohne zu verkennen, dass hiedurch die Einhaltung der programmmässigen Bautermine auch bezüglich der Donaucanallinie in Frage gestellt sei, von der Commission zustimmend zur Kenntniss genommen.

Ueber die Gründe, welche die bauleitenden Behörden zu dem von der Commission angenommenen Antrage einer Fristerstreckung für die Bauvollendung des unteren Theiles der Wienthalbahn bis Ende 1898 bestimmten, gibt die nachfolgende Darstellung näheren Aufschluss:

Das Project für die Wienflussregulirung im Zusammenhange mit einer durch eine Privatunternehmung auszuführenden Localbahnlinie längs des Wienflusses ist vom Stadtbauamte bereits im November 1892, ungefähr vier Monate nach der Verlautbarung des die Verkehrsanlagen in Wien betreffenden Gesetzes, fertiggestellt worden; dasselbe erhielt im März 1893 die Genehmigung des Gemeinderathes, im Mai 1893 die Genehmigung der Commission für Verkehrsanlagen. Die Verhandlungen im wasserrechtlichen Verfahren fanden im August 1893 und April 1894 statt, und wurde der wasserrechtliche Consens am 20. Mai 1894 ertheilt Die Fertigstellung der eigentlichen Ausführungsprojecte konnte dessenungeachtet noch nicht erfolgen, weil vorerst noch wichtige Vorfragen zu lösen waren.

Zunächst handelte es sich um die engiltige Bestimmung der Baulinien im ganzen Wienthalgebiete und speciell in der Nähe des Stubenviertels und der Carlskirche. Der Wichtigkeit dieser Regulirungsprojecte entsprechend, hat die Gemeinde schon im Jahre 1892 eine Preisbewerbung veranlasst, und zwar bezüglich der ersten Strecke mit dem Termine 4. Februar 1893, für den ganzen in Betracht kommenden Stadttheil mit dem 3. November 1893. Obwohl das Preisgericht sein Endurtheil schon am 22. Februar 1894 aussprach, ist wegen der vielseitigen Beziehungen, die zu berücksichtigen waren, und bei den vielfachen Hindernissen, welche sich bei den Verhandlungen ergaben, erst am 20. Juni 1895 durch den zur einstweiligen Verwaltung der Stadt Wien bestimmten k. k. Bezirkshauptmann die definitive Genehmigung der Baulinien für die Wienzeile und im Bereiche der Carlskirche erfolgt. Die Schwierigkeit dieser Baulinien-Bestimmung erhellt auch gegenwärtig wieder aus den in jüngster Zeit vorgekommenen, auf neuerliche Abänderung derselben abzielenden Bestrebungen.

Auf Grund dieser Baulinien-Bestimmung konnten erst die Verhandlungen mit dem Stadterweiterungsfonds und der Kasernen-Transactions-Commission über den Austausch von Grundstücken gepflogen werden. Der Landtagsbeschluss, mit welchem die Gemeinde zum Abschlusse des betreffenden Uebereinkommens ermächtigt wurde, hat im Februar 1896 die Allerhöchste Sanction erhalten.

Eine weitere erst noch zu lösende Vorfrage betraf die in dem gesetzlich genehmigten Programme vorgesehene Auftheilung der Kosten gemeinsamer Herstellungen für Wienflussregulirung und Stadtbahn. Hierüber wurden schon im Jahre 1892 mit der concessionswerbenden Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. Verhandlungen eingeleitet, welche mit dem Protokolle vom 29. April 1893 (genehmigt von der Commission für Verkehrsanlagen am 3. Juni 1893, vom Gemeinderathe am 6. Juni 1893, vom k. k. Handelsministerium am 15. August 1893) ihren Abschluss fanden.

Der Verlauf der Concessionsverhandlungen mit dieser Gesellschaft, wonach schliesslich in Aussicht genommen werden musste, auch den Bau der sogenannten Localbahnlinien der Stadtbahn, also auch der Wienthallinie, der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zu übertragen, brachte es mit sich, dass nun erst der Ausgang der behufs Erwirkung der bezüglichen Gesetze eingeleiteten Verhandlungen abgewartet werden musste

In Folge der neu geschaffenen Sachlage musste ein neues Detailproject für die Stadtbahnlinie längs des Wienflusses als Vollbahn mit entsprechender Ausstattung ausgearbeitet und hiebei auf ein vergrössertes Lichtraumprofil, eine Verbindungscurve zwischen der Wienthal- und Gürtellinie (Lobkowitzbrücke-Gumpendorferstrasse) und sonstige Aenderungen Rücksicht genommen werden. Die Trasseführung durch die Jakobsgasse wurde aufgelassen, die Bahn wurde ganz in das Wienflussufer verlegt, der Wienfluss an das Gumpendorfer Schlachthaus angeschoben. Auch ein neues Uebereinkommen hinsichtlich der Kostenauftheilung ist nothwendig geworden; sein Abschluss erfolgte am 4. Jänner 1895.

Das Wienflussregulirungs-Project musste sonach fast ganz umgearbeitet werden, um dasselbe den geänderten Verhältnissen der Bahnlinie anzupassen. Erst im Februar 1895 konnte die politische Begehung der Bahnstrecke Schlachthaus—Hietzing, die Ergänzung der wasserrechtlichen Verhandlung im August 1895 stattfinden.

Für die untere Strecke der Stadtbahn (vom Schikanedersteg abwärts) ist vom Gemeinderathe im Jänner 1895 die Führung der Stadtbahn in unmittelbarer Anlehnung an den Winfluss verlangt und von der Commission für Verkehrsanlagen genehmigt worden. Die Detailprojectirung konnte daher erst nach Festsetzung der Strassenzüge und Baulinien (20. Juni 1895) in Angriff genommen werden und wurde nach Möglichkeit gefördert. Die gemeinsame Führung der beiden Bauten hat hiebei fortwährende gegenseitige Rücksichtnahme bedingt, aus welcher sich wiederholte Abänderungen und neue Arbeiten ergaben. Noch zuletzt erfolgte die Verlegung der Haltestelle Elisabethbrücke an die Akademiestrasse; im Zusammenhange damit musste auch die Flussregulirungsachse verlegt und die Contracurve, die entstanden wäre, durch Aenderungen des Wienflussprojectes beseitigt werden.

Im Interesse der Oekonomie der Grundeinlösungen musste ferner die endgiltige Bestimmung der Regulirungsachse im oberen Wienflussgebiete durch gemeinsame Aussteckung in natura erfolgen; hiebei ergaben sich thatsächlich mehrfache für das Bahnunternehmen günstige Verlegungen, die aber zu neuerlichen Verhandlungen hinsichtlich der Grundeinlösung führten. Erst am 15. April 1896 hat noch eine Enteignungsverhandlung stattgefunden.

Auch sonst ergaben sich bei der Fertigstellung der Ausführungsprojecte für die Wienflussregulirung verschiedene Zwischenfälle, welche die Vorarbeiten empfindlich verzögerten. Verschiedene Projectanten traten mit Vorschlägen über die Constructionsweise auf, die mit Rücksicht auf die in Aussicht gestellten ökonomischen Vortheile eingehend geprüft werden mussten.

Solche Vorschläge betrafen die Anwendung des Systems Monier (angeregt im Gemeinderathe am 15. December 1893) und das Offert von C. Schlimp (17. August 1894); eingehende Anträge waren ferner von den Ingenieuren Nagl, Wolf und Hermanek (26. Mai und 7. September 1894) gestellt worden. Ueber diese Vorschläge mussten zeitraubende Erhebungen gepflogen und Gutachten erstattet werden; am 27. December 1894 wurde dieselben einer Expertise zugewiesen, über deren Ergebniss der Stadtrath am 2. April 1895 entschieden hat.

Erst dann konnte das Ausführungs-Operat für die Wienflussregulirungs-Strecke Hietzing — Schikandersteg fertiggestellt und zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Offertverhandlung hat dann sofort stattgefunden, und erfolgte der Zuschlag endlich am 19. Juli 1895; es ging aber auch noch fast das ganze Baujahr 1895 verloren, da es nicht gelang, die weitwendigen Verhandlungen über die Anlage der 16 km langen doppelgeleisigen Arbeitsbahn von Weidlingau bis zum Schikanedersteg so rechtzeitig zum Abschlusse zu bringen, dass die Bauunternehmung diese Bahn und die sonstige Installation noch im Jahre 1895 hätte fertigstellen können. Die Baubewilligung für diese Bahn konnte erst am 14. November 1895 ausgefertigt werden.

So kam es, dass in Folge aller dieser Verzögerungen die Bauarbeiten am Wienflusse selbst eigentlich erst im Jahre 1896 mit entsprechender Kraft aufgenommen werden konnten. Ausnahmsweise oft wiederkehrende Hochwässer haben in der ersten Hälfte der diesjährigen Bausaison die Arbeiten recht ungünstig beeinflusst.

Auch die Arbeiten an den Bassinanlagen in Weidlingau boten anfänglich grosse Schwierigkeiten. Bei der Grundeinlösung ergaben sich erhebliche Hindernisse, so dass sogar das ursprüngliche Bauproject, welches bereits die wasserrechtliche Genehmigung erhalten hatte (1893), umgearbeitet und ein neues Project dem wasserrechtlichen Verfahren unterzogen werden musste (April 1894). Der wasserrechtliche Consens ist sohin am 20. Mai 1894 ertheilt worden. Das Ausführungsproject wurde am 12. Juli 1894 genehmigt. Die Verhandlungen über Grundbenützung, über einen Depotplatz im k. k. Thiergarten etc. nahmen geraume Zeit in Anspruch, so dass die Offertverhandlung erst am 28. December 1894, die Arbeitvergebung am 5. März 1895 stattfinden konnte.

Am 17. Juli 1895 ist die Zustimmung zur Materialablagerung im Thiergarten erfolgt, und seit dieser Zeit erst konnten die Arbeiten in Weidlingau mit Energie fortgeführt werden.

Gegenwärtig erübrigt nur noch die Vergebung der Arbeiten für die Wienflussregulirung vom Schikanersteg abwärts. Die wasserrechtliche Verhandlung für diese Strecke hat im März und April 1896 stattgefunden, der Consens ist im Mai 1896 ertheilt worden. Das Operat für die Bauvergebung ist bereits fertiggestellt und liegt der Gemeinde zur Genehmigung vor.

Das Uebereinkommen vom Mai 1896 wegen gemeinsamer Bauausführung der Flussregulirungs- und Bahnarbeiten in dieser

Strecke hat die Genehmigung der Gemeinde und der Commission für Verkehrsanlagen erhalten.

Hinsichtlich des Detailoperates für dieselbe Strecke der Stadtbahnlinie wird am 6. Juli 1896 die politische Begehung abgehalten werden.

Wenn sich bezüglich dieser Operate keine Zwischenfälle oder sonstige Verzögerungen ergeben und wenn nicht exorbitante Preisforderungen, wie sich solche bereits in Folge des in verhältnissmässig kurzer Zeit zu deckenden Materialbedarfes bei den Bauten der Verkehrsanlagen herausgebildet haben, zu anderen Massnahmen zwingen, so wird es möglich sein, im Herbste 1896 die in Rede stehenden Arbeiten ins Werk zu setzen. Die Installationen werden gewiss den Rest des Baujahres in Anspruch nehmen, so dass die eigentlichen Bauarbeiten für Wienfluss- und Stadtbahnlinie erst mit dem Frühlinge 1897 beginnen können.

Eine grössere Beschleunigung war und ist bei den in Rede stehenden schwierigen, zum Theil neuartigen Bauten, bei welchen nach allen Richtungen Rücksichten auf die complicirten Verhältnisse der Stadt zu nehmen sind, nicht möglich; es ist eben mit den Hochwasserverhältnissen und den damit verbundenen Gefahren stets zu rechnen, und endlich darf auch nicht übersehen werden, dass ein weiteres Forciren der Arbeiten angesichts der beschränkten Concurrenz zu Preissteigerungen führen kann, die das Präliminare weit überschreiten würden.

Wie aus der vorstehenden Darstellung ersichtlich, haben die Arbeiten für die Wienflussregulirung gegenüber den Annahmen des Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der Verkehrsanlagen in Wien theils in Folge der unerlässlichen Berücksichtigung von Verhältnissen, welche vor der Inangriffnahme der detaillirten Vorarbeiten nicht nach ihrer ganzen Bedeutung gewürdigt werden konnten, zum Theil aber auch durch widrige Umstände eine bedeutende Verzögerung erfahren. Nach dem erwähnten Programme hätten die Arbeiten der Wienflussregulirung schon bis Ende 1895 in einem solchen Umfange durchgeführt sein sollen, dass die Inangriffnahme des Bahnbaues in diesem Zeitpunkte möglich war, während die Regulirungsarbeiten thatsächlich noch kaum über das Stadium der Baueinleitung gediehen waren.

In der Strecke von der Kaiser Franz Josef-Brücke in Hietzing bis zum Hauptzollamts-Bahnhofe befindet sich nach dem mit der Stadtgemeinde vereinbarten Projecte die Wienthallinie der Stadtbahn im engsten Contacte mit dem regulirten Wienflusse, indem die Bahn, abgesehen von ihrer kurzen Abschwenkung zum Hauptzollamts-Bahnhofe, unmittelbar über das Widerlager der Wienflusseinwölbung, bezw. an die Ufermauer der Wien gelegt wird. Die das Bahnplanum überragenden Theile dieser Mauerkörper schützen die Bahn gegen Ueberfluthungen; sie gelangen daher auch in jenen Theilen der Wienregulirung, in welchen die Herstellung der Widerlager schon jetzt, die Einwölbung aber erst später erfolgen soll, sofort zur Ausführung.

Die übrigen innerhalb dieser Strecke für die Bahn erforderlichen Herstellungen, wie der weiter noch zu bewirkende Erdaushub, die landseitige Bahnmauer, die stellenweise aufzubringende Deckung der Bahn, der Oberbau, die Stationsgebäude u. s. w., können verhältnissmässig rasch ausgeführt werden.

In der vom Bahnhofe Hütteldorf bis zur Kaiser Franz Josef-Brücke in Hietzing reichenden Strecke der Wienthalbahn sind die Arbeiten von der Wienflussregulirung vollkommen unabhängig, und hier schreitet der Bahnbau auch in der erwünschten Weise vor, so dass an dessen Fertigstellung mit Ende 1897 nicht zu zweifeln ist. Hingegen kann die zwischen der genannten Hietzinger Brücke und dem Hauptzollamts-Bahnhofe gelegene Bahnstrecke erst nach Vollendung der rechtsseitigen Wienflussmauer, der am linken Ufer erforderlichen provisorischen Herstellungen und der Senkung der Wienflusssohle vollendet werden; die nach Fertigstellung dieses Theiles der Regulirungsarbeiten noch für die Bahn zu bewirkenden Arbeiten beanspruchen dann immerhin noch eine mehrmonatliche Thätigkeit.

Der bis nun erreichte Stand der Vorarbeiten, sowie die getroffenen umfassenden Einleitungen stellen von jetzt ab die Entfaltung einer sehr intensiven Bauthätigkeit bei der Wienflussregulirung in sichere Aussicht und rechtfertigen die Annahme, dass diese Arbeiten in dem Umfange, welcher die Fertigstellung der Bahn ermöglicht, bis August 1898 bewirkt sein können, so dass die Bauvollendung und Betriebseröffnung der ganzen Wienthallinie mit Ende 1898 sicher zu gewärtigen ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Eleonorenhain - Kuschwarda. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Actionscomité vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Eleonorenhain der projectirten Localbahn Winterberg-Wallern-Salnau an die böhmisch-bayerische Landesgrenze nächst Kuschwarda im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 2607.]

Schleppbahn von Krechowice nach Suchodól. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Juni die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von dem Grossgrundbesitzer Casimir Fürsten Lubomirski in Lemberg vorgelegten Vorprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite und auf eigenem Unterbau unter Bedachtnahme auf die eventuelle Ermöglichung des öffentlichen Personen- und Frachtenverkehres in einer Theilstrecke auszuführende Schleppbahn mit theilweisem Locomotivbetriebe zur Bringung der Forstproducte aus den ärarischen Waldungen bei Suchodól und Lopianka nach Krechowice im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 1210.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Pontafel: Herstellung eines schmalspurigen Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Villach hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für ein schmalspuriges Industriegeleise von der Station Villach zum Holzlagerschuppen der Firma Agostino Scarpa fu Giuseppe für den 7. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 12.124.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung des Handschrankens der Bezirksstrassen-Uebersetzung in km 176·002 in einen Zugschranken.) Das Project für die Umgestaltung des Handschrankens der Bezirksstrassen-Uebersetzung in km 176·002 auf der Nordseite der Station Rzikowitz in einen Zugschranken mit automatischer Schlagbaumvergitterung wurde genehmigt. [16. Juni, E.-M.-Z. 4901/I.]

— (Vermehrung der Wagenreparatursgeleise in Mähr.-Ostrau.) Das Project für die Herstellung von vier neuen Wagenreparatursgeleisen im Werkstättenrayone des Bahnhofes Mähr.-Ostrau wurde genehmigt. [13. Juni, E.-M.-Z. 5830/I.]

— (Herstellung eines Schleppgeleises zur Zipser'schen Ziegelei in Dzieditz.) Der Firma Alexander Zipser'sche Erben wurde die Concession zum Baue und Betriebe eines von der Station Dzieditz abzweigenden und zu der nächst dieser Station zu errichtenden Ziegelei mit Ringofen und Dampfbetrieb führenden normalspurigen Schleppgeleises nach dem in Vorlage gebrachten Projecte unter den üblichen Bedingungen ertheilt. [24. Juni, E.-M.-Z. 5069/I.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Errichtung eines Eiskellers in Neusiedl-Dürnholz.) Das Project für die Herstellung eines gemauerten Eiskellers in der Station Neusiedl-Dürnholz wurde genehmigt.
[20. Juni, E.-M.-Z. 6153 I.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Erweiterung der Station Freiheitau.) Die Projecte für die Eisenconstruction zu den anlässlich der Erweiterung der Station Freiheitau zu verlängernden Durchlässen in km 275·641, 276·169 und 276·179, sowie für die Durchfahrt in km 275·618 wurden genehmigt. [16. Juni, E.-M.-Z. 5286 I.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Erweiterung der Bahnhofanlagen in Wall.-Meseritsch.) Dem Projecte zur Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens sammt Laderampe, sowie zu der sich hieraus ergebenden Erweiterung des Vorplatzes in der Station Wall.-Meseritsch wurde der Bauconsens ertheilt.
[11. Juni, E.-M.-Z. 5782/I.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Herstellung eines Kohlenschuppens in der Station Friedland.) Das Project für die Herstellung eines hölzernen Kohlenschuppens in der Station Friedland für Zwecke und auf Kosten des Consumvereines der fürsterzbischöflichen Eisenwerkarbeiter in Friedland wurde genehmigt. [16. Juni, E.-M.-Z. 6005/I.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Herstellung eines Verladegeleises in der Haltestelle Elgoth. Das Project für die Herstellung eines Verladegeleises in der Haltestelle Elgoth der Strecke Oderberg—ungar. Landesgrenze für Zwecke und auf Kosten des Dampfziegeleibesitzers Jakob Schwarz in Teschen wurde genehmigt. [16. Juni, E.-M.-Z. 5892/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Hliboka—Sereth: Verladerampe in der Station Tereblestie.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projectes für die Herstellung einer Verladerampe sammt Viehhof in der Station Tereblestie den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6305.]

Salzkammergut-Localbahn. (Nivelletteänderung in km 62·5/8.) Das von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Nivelletteänderung in der Streeke km 62·5/8 der Salzkammergut-Localbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5745.]

Schneebergbahn. (Wagenschuppen in der Station Puchberg.) Das von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Project für den in der Station Puchberg der Schneebergbahn zu erbauenden Wagenschuppen wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 6026.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Vorgang beim Untauglichwerden eines Mastsignales in einer zum Fahren in Raumdistanz eingerichteten Streeke.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat für den Fall des Untauglichwerdens der Stellvorrichtung eines Mastsignales der Streckenblockeinrichtung folgenden Vorgang angeordnet: Wenn ein Mastsignal der Streekenblockeinrichtung in Folge irgend eines mechanischen Gebrechens nicht auf „Erlaubte Fahrt" gestellt werden kann, darf der Zug, welcher vor dem auf „Verbot der Fahrt" stehenden Mastsignale unbedingt anzuhalten hat, nur über mündliche Weisung des betreffenden Blockwärters an den Locomotiv- und Zugführer nach Anordnung des letzteren wieder in Bewegung gesetzt werden. Damit die übrigen Zugbegleiter, welche über die gestattete Weiterfahrt des Zuges nicht mündlich verständigt wurden, auch ersehen, dass der Zug berechtigt ist, seine Fahrt fortzusetzen, hat der Blockwärter sich bei dem auf „Verbot der Fahrt" stehenden Mastsignale aufzustellen und das vorgeschriebene Handsignal für „Freie Fahrt" zu geben. Wenn ein Zug vor einem auf „Verbot der Fahrt" stehenden Mastsignale angehalten wurde und für denselben zur Weiterfahrt weder das Mastsignal auf „Erlaubte Fahrt" gestellt wird, noch eine mündliche Verständigung Seitens des betreffenden Blockwärters erfolgt, hat der Locomotivführer mit der Dampfpfeife zuerst das Signal „Achtung" zu geben und eventuell zu wiederholen. Wenn dieses Signal erfolglos bleiben sollte, hat sich der Zugsführer schleunigst zum Blockwärter zu begeben und von ihm bezüglich der Weiterfahrt Auskunft zu verlangen. Für den Fall, als der Zugsführer den Blockwärter hiebei dienstunfähig vorfinden sollte, obliegt es dann dem Zugsführer, das Nöthige wegen Weiterfahrt des Zuges zu veranlassen. [G.-I.-Z. 8817.]

— (Herstellung einer Telephon-Correspondenzlinie in der Station Szczakowa.) In der Station Szczakowa wird zur Erzielung einer rascheren Abwicklung des Expeditdienstes eine telephonische Verbindung zwischen der im Magazinsgebäude befindlichen Rechnungskanzlei und der Verkehrkanzlei im Aufnahmsgebäude hergestellt. Die Ausführung dieser Telephonverbindung erfolgt im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Galizien, durch deren Organe die nöthigen Leitungsarbeiten besorgt werden. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen und von der Verfassung einer besonderen, die Benützung dieser Einrichtung regelnden Instruction abgesehen, da diese Telephonverbindung zu Mittheilungen, welche für die Abwicklung und die Sicherheit des Verkehrsdienstes von Belang sind, nicht verwendet werden wird. [G.-I.-Z. 8552.].

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 16. Juni, Z. 31.653, der Budapester Bauunternehmungsfirma Heinrich Freund & Söhne die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Körmend der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring(—Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) über Nádalla, Puszta-Szt. Király, Vasalla-Pinka-Mindszent, Strem und die Gemarkung der Gemeinde Orbánfalva bis Német-Ujvár führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen, theilweise noch mit Pferdebetrieb. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie zum neuen Stadtwäldchen.) Der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie V. Stadtbezirk (Westbahnhof)—Ujpest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68) folgte nunmehr jene auf der Linie zum neuen Stadtwäldchen. Der bewegende Strom geht, wie bei ersterer, von der gesellschaftlichen Central-Stromerzeugungsstation aus.

— (Verlängerung der Verkehrszeit der Züge.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat mit Rücksicht auf die Sperrstunde der Millenniums-Ausstellung im Interesse des Publicums die Verkehrszeit ihrer Züge auf der Hauptlinie Stadtwäldchen—Westbahnhof bis 12 Uhr Nachts verlängert.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest (V. Bezirk) nach Ujpest. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 31. Mai fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungar. Handelsministeriums, Dr. Josef Stettina, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der vom Budapester Westbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen im V. Bezirke aus über Angyalföld bis Ujpest führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 9 ex 1895) statt. Eigenthümer dieser bis Rákos-Palota auszubauenden Linie sind als Rechtsnachfolger der Firma A. Bodendorfer die Ungarische Handelsbank in Budapest im Vereine mit der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf (bei Wien). Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der Bahn als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Ungarische Südostbahn. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Versecz—Gattaja.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der 45 km langen Theilstrecke Versecz—Gattaja der Ungar. Südostbahn, d. i. der Linie Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1894), angeordnet. Diese Linie wird von der Station Versecz der Linien Temesvár—Báziás und Versecz—Kubin-Dunapart der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der in derem Betriebe stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahnen aus in der Station

Gattaja an die derzeit als Sackbahn endigende Linie Vojtek—Németi-Bogsán anschliessen, die Gesammtlinie Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye aber die Hauptlinien Temesvár—Báziás, Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und Budapest—Arad—Tövis—Brassó (Kronstadt)—Predeal unter einander verbinden.

Südbahn-Gesellschaft. (Gewährung von Fahrbegünstigungen für Staatsbedienstete auf den ungarischen Linien und auf der Barcs-Pakráczer Eisenbahn.) Die Direction der Südbahngesellschaft hat beschlossen, den activen Staatsbeamten, die sich in stabiler Anstellung befinden und den Amtseid geleistet haben, sowie den Unterbeamten und Dienern ständige, mit der Visitkarten-Photographie des Betreffenden versehene Jahreslegitimationen für ihre ungarischen Linien und die Linien der Barcs-Pakráczer Eisenbahn zur Fahrt zum halben Preise mit Post-, Personen- und Schnellzügen zu bewilligen. Die Ausfertigung dieser Legitimationen erfolgt bei der Betriebsdirection der Südbahn in Budapest gegen Erlag einer Ausfertigungsgebühr von 2 fl. auf Grund der von den Betreffenden daselbst einzureichenden und von der vorgesetzten Behörde des Gesuchstellers gehörig beglaubigten Gesuchen. Diese Begünstigung erstreckt sich nicht nur auf die Bediensteten der ungarischen, sondern auch auf jene der österreichischen Reichshälfte.

— (Stadtbureau in Budapest.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft hat im Budapester donaulinksuferseitigen V. Bezirk, Palatingasse Nr. 16, ein Stadtbureau eingerichtet, welches dem Publicum den Verkehr mit dem am rechten Donauufer gelegenen Südbahnhofe wesentlich erleichtert. In diesem Stadtbureau können sowohl Fahrkarten gelöst, als auch Reisegepäck, Eil- und Frachtgüter aufgegeben werden. Ferner zahlt die Casse dieses Stadtbureau alle Nachnahmen aus, gleichviel, ob die bezüglichen Sendungen im Stadtbureau oder am Südbahnhofe aufgegeben wurden. Bei Aufgabe einer Sendung am Südbahnhofe genügt es, das Verlangen zu stellen, dass die Nachnahme im Stadtbureau ausgezahlt werde. In Verbindung mit dem Stadtbureau hat die Südbahn einen regelmässigen Ab- und Zustreifdienst eingerichtet, so dass Empfänger und Aufgeber von Eil- und Frachtgütern nicht genöthigt sind, für einzelne Sendungen separate Fahrgelegenheiten nach dem Südbahnhofe zu entsenden. Auf schriftliche oder mündliche Anmeldung im Stadtbureau der Südbahn oder beim Stationschef am Südbahnhofe werden Eil- und Frachtgüter vom Hause abgeholt und am Südbahnhofe zur Aufgabe gebracht. Sendungen, über deren Eintreffen die Empfänger mittelst Aviso verständigt werden, stellt die Südbahn auf Wunsch des Empfängers auch ins Haus zu. Die Ab- und Zustreifgebühren sind tarifarisch geregelt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Massnahmen zur Bewältigung des Budapester Localverkehres.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat die Verfügung getroffen, dass bei grösserem Andrange von Fahrgästen ausser den fahrplanmässigen Localschiffen auch noch alle grossen Personenschiffe langer Strecke, welche sie auf den übrigen Linien entbehren kann, im Budapester Localschiffverkehr verwendet werden. Dank dieser Massnahmen wurden an den Festtagen 107.650 Personen im Budapester Rayon befördert. Auch an den Wochentagen vom 1. bis 10. Juni, also in acht Tagen, beförderte die Gesellschaft 137.300 Personen.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 Tonnen Gehalt ist am 15. April nach 14tägiger Fahrt mit 97 Passagieren und 1988 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,525.325 kg Baumwolle (hievon 111.000 kg für Venedig und 40.700 kg für Fiume), 222.893 kg Ricinussamen (hievon 134.487 kg für Venedig), 10.150 kg Kaffee für Venedig, 30.450 kg Ginster für Venedig, 575 kg Pfeffer für Ancona, 1015 kg Modelle für Venedig, 1800 kg Effecten, 15.225 kg Mirabolamen, 3857 kg Därme, 1421 kg Gummi, 710 kg Zimmt, 3146 kg Droguen, 1370 kg Cocosnüsse, 3130 kg Curiositäten; aus Malabar 154 940 kg Kaffee; aus dem Persischen Golf 8627 kg Häute, 1421 kg Därme; aus Aden 30.755 kg Kaffee, 2335 kg Perlmutter, 9744 kg Gummi, 5228 kg Häute, 19.183 kg Weihrauch, 515 kg Drogueu; aus Port-Said 4977 kg Indigo, 1108 kg Muscatnüsse, 6125 kg Häute und 21.832 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,331.817 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis 9. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

3. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danae", Capitän A. Privileggio, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

5. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Niohe" Capitän G. Damianovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (s. Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

7. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Tritone", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Ahbazia, Malinsca, Veglia, Arhe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo uud auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

3. Juli, Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
4. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich, } um
6. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos, } Mitternacht.
8. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,

Vergnügungsfahrten: Jeden Sonntag (bis auf Widerrnf) mit dem Eildampfer „Graf Wurmbrand" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 9 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

5. Juli, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Niohe", Capitän G. Damianovich, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

5. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Diana", Capitän G. Morovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

8. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

9. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Leva, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezuut nnd Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Poseidon", Capitän R. Mayer, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kohe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Brasilianischer Dienst.

15. Juli, Dampfer „Orion", Capitän P. Craglietto, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Asch-Rossbach. (Generalversammlung.) Am 2. Juni wurde unter Vorsitz des k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Ministerialsecretärs Dr. Carl Freiherr von Banhans die 10. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Asch-Rossbach abgehalten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Jahre auf der Gesellschaftsbahn 71.134 Personen und rund 83.000 t Güter befördert; die Gesammteinnahmen betrugen fl. 41.144, mithin nahezu gleichviel wie im Vorjahre. Nach Abzug der 60percent. Betriebskosten-Vergütung an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verblieb ein Gebahrungsüberschuss von fl. 15.218. Der Gesellschaftsvorstand beantragte, hievon fl. 8010 zur 5percent. Verzinsung des Prioritäts-Actiencapitals zu verwenden und den erübrigenden Betrag von fl. 7208 als Abschlagszahlung für die gestundete Betriebskosten-Vergütung an die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuführen. Dieser Antrag wurde nach Absolvirung des Vorstandes ohne Discussion angenommen. Nach der Wiederwahl des bisherigen Vorstandsmitgliedes Gustav Klauber wurde die Generalversammlung geschlossen.

Bukowinaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 8. Juni wurde in Czernowitz unter Vorsitz des Präsidenten Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Regierungsrathes Johann Fekete de Bélafalva die 11. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche zusammen 28.768 Actien mit 1148 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen fl. 702.059 und die Gesammtausgaben fl. 417.854, so dass sich ein Ueberschuss von fl. 284.205 (+ fl. 8201 gegenüber dem Jahre 1894) ergibt. Dazu kommen die Betriebseinnahmen der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza aus der Geschäftsperiode vor dem 1. Jänner 1894 per fl. 1500 und die Zinsenerträgnisse per fl. 39.786, so dass der Generalversammlung nach Abzug der Tilgungsquote von fl. 7600 für 38 Stück Prioritätsactien und von fl. 5890 für Abschreibungen und sonstige Auslagen ein Betrag von fl. 312.001 zur Verfügung stand. Hievon wurden über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes fl. 223.830 zur Zahlung einer 5percent. Dividende auf die Prioritätsactien, fl. 47.925 zur Zahlung einer $2^1/_4$percent. Dividende auf die Stammactien, fl. 25 000 zur Deckung der Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft und fl. 5000 für die Verfassung des Vorprojectes für die Bahn Kimpolung—Dornawatra verwendet und der restliche Betrag von fl. 10.246 dem Brückenauswechslungs- und Schienenerneuerungs-Fonds überwiesen. Im weiteren Verlaufe der Generalversammlung wurde dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung zur Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb einer an die Station Kimpolung anschliessenden, nach Dornawatra führenden Localbahn mit einer Abzweigung von Požaritta nach Louisenthal, zur Beschaffung der hiezu erforderlichen Geldmittel und zur Durchführung der hiedurch bedingten Aenderung der Gesellschaftsstatuten ertheilt. Nach der Wahl der Herren Nikolaus Baron Mustatza und K. Brück, sowie des Ersatzmannes Isidor von Janosz in den Revisionsausschuss und der Wiederwahl der ausscheidenecn Verwaltungsrathsmitglieder Eugen Baron Styrcea und Adolf Springer wurde die Generalversammlung geschlossen. In der hierauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Anton Ritter von Kochanowski zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Juni d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Oberinspector der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Gustav Adolf Janota das Ritterkreuz erster Classe des königlich sächsichen Albrecht-Ordens,

der Oberofficial der österreichischen Staatsbahnen und Stationsvorstand in Pontafel Moriz Arpad Hugetz und der Hafen-Lieutenant beim Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Triest Marcus Nisiteo das Ritterkreuz des königlich italienischen Kronen-Ordens,

der kaiserliche Rath und Inspector der Südbahn-Gesellschaft in Wien Carl Lory das Ritterkreuz des königlich griechischen Erlöser-Ordens,

der Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien Ludwig Schlu den königlich preussischen Rothen Adler-Orden vierter Classe und den königlich serbischen Takowa-Orden vierter Classe,

der Oberexpeditor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Stationsvorstand in Wien Clemens Ritter von Warteresiewicz den königlich preussischen Rothen Adler-Orden vierter Classe,

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest Amerigo Bilaffer den fürstlich bulgarischen Civil-Verdienst-Orden vierter Classe,

der Director der Localbahn Mori - Arco - Riva Julius Mühleisen den fürstlich bulgarischen Civil-Verdienst-Orden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Juni d. J. dem Conducteur der Oesterreichischen Staatsbahnen in Oświęcim, Carl Majer, anlässlich der von ihm mit eigener Lebensgefahr bewirkten Rettung zweier Knaben von dem Tode des Ertrinkens das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Juni 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten Juni	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juni	Stand am letzten Juni 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	81.005	56.320	39.649	97.676
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	4.259	760	268	4.751
Kaffee	3.380	720	562	3.538
Wein	2.986	1.526	1.684	2.828
Zucker	50.534	49.970	33.654	66.850
Diverse	19.846	3.344	3.481	19.709
Assecuranzwerth . . fl.	3,420.344	2,321.635	1,341.340	4,400.639

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juni	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juni	Stand am letzten Juni 1896
Lagerscheine:				
Stück	28	—	3	25
Versicherungswerth . fl.	60.150	—	6.000	54.150
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	14.900	—	—	14.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Juni 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1896	Eingelagert (vom ersten bis letzten Juni)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten Juni)	Stand am letzten Juni 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	65.943	21.754	33.193	54.504
Darnnter wichtige Waaren:				
Weizen	18.841	1.672	12.263	8.250
Hafer	28.739	1.748	15.010	15.477
Korn	8.325	—	1.390	6.935
Mais	1.444	17.832	2.218	17.058
Diverse	8.594	502	2.312	6.784
Assecuranzwerth . . fl.	483.075	133.190	258.085	358.180

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten Juni)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten Juni)	Stand am letzten Juni 1896
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juni 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanfsamen	301·72	—	200·66	101·06	—	—	—	—
Gerste	251·17	—	—	251·17	—	—	—	—
Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—
Erbsen	419·92	199·06	151·30	467·68	99·28	82·37	—	181·65
Bohnen	1.709·12	—	300·03	1.409·09	124·27	—	—	124·27
Raps	432·89	—	339·61	93·28	—	—	—	—
Zucker	182·81	1.255·99	534·51	904·29	—	—	—	—
Leinsamen	104·99	—	101·27	3·72	—	—	—	—
Leindotter	69·40	65·97	107·78	27·59	—	—	—	—
Thymothe	21·74	—	—	21·74	—	—	—	—
Diverse	530·23	308·71	235·43	603·51	—	—	—	—
Zusammen	4.023·99	1.829·73	1.970·59	3.883·13	323·55	82·37	—	305·92
Versicherungswerth . . fl.	42.226	57.038	34.671	64.593	2.050	800	—	2.850
Spiritus	3.246·49	145·57	101·00	3.291·06	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	46.852	1.892	1.313	47.431	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	7	—	5	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	5.454	—	3.816	1.638	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	4	—	3	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.650	—	2.750	900	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	2.360	—	1.800	560	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn).

Einführung des Nachtrages III zum Tarife vom 1. November 1893.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 gelangt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. November 1893 zur Einführung.

Nachtrag III enthält ausser Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen und Berichtigungen eine neue Tarif-Tabelle mit theilweise geänderten Frachtsätzen, sowie eine neue Zusammenstellung des Kilometerzeigers.

Wien, am 4. Juli 1896. [493]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des III. Nachtrages zum Getreide-Specialtarife vom Schiffahrtsbeginne 1895.

Mit Giltigkeit ab 1. August 1896 tritt der III. Nachtrag zu dem oben genannten Tarife in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Erhöhung der Frachtsätze der Tarif-Tabelle A;
2. Ausserkraftsetzung der Frachtsätze ab oberhalb Gross-Becskerek gelegenen Ladeplätzen des Bega-Canals und
3. Berichtigung.

Nachtrags-Exemplare sind bei den Directionen in Wien und Budapest erhältlich.

Wien, am 4. Juli 1896. [494]

Sonstige Nachrichten.

Schlesisch-Sächsischer, Breslau-Sächsischer Verband und Niederschles.-Sächsischer Kohlenverkehr. (Schliessung der Station Gera [Reuss] Sächs. Staatsb.) Am 1. Juli 1896 traten in den oben bezeichneten Verkehren die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn ausser Kraft. Von dem gleichen Tage ab erhielt die bisherige Station Gera-Pforten die anderweite Bezeichnung „Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahn".

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Nachtrag XIV zum Heft 1 vom Theil II.) Am 1. Juli trat der Nachtrag XIV zum Heft 1 vom Theil II des Deutsch-Belgischen Gütertarifes vom 1. August 1891 in Kraft.

Derselbe enthält u. A.: Aenderungen der Bestimmungen über die Abfertigung und Bedeckung von Woll- und Wollabfall-Sendungen, Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner belgischer Stationen, anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für die Station Coburg und anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für die Station Lichtenfels des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, Frachtsätze für die Stationen Delmenhorst, Nordenham, Oldenburg, Barel und Wilhelmshaven der Oldenburgischen Staatsbahnen; Aufnahme der Stationen Heide-Gersdorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, Probstzella des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und Genthin des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg; anderweite grösstentheils erhöhte Frachtsätze für die Stationen Bremerhaven und Geestemünde des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover und anderweite ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt; Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15 für Erde u. s. w.; ein neues Verzeichniss der nicht tarifirten belgischen Stationen, sowie verschiedene Berichtigungen.

Die vorkommenden Frachterhöhungen treten erst mit dem 16. August 1896 in Kraft.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neues Tarifheft I B.) Das bereits angekündigte neue Südwestdeutsch-Schweizerische Tarifheft I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) ist erschienen.

In dem neuen Tarifheft I B ist die Station Aschaffenburg H.L.B. nicht mehr vorgesehen; in Folge dessen bleiben die in dem seitherigen Tarifheft I B enthaltenen Taxen für diese Station noch einige Zeit in Kraft. Ueber die Aufhebung derselben erfolgt demnächst besondere Bekanntmachung.

Ostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/II.) (Ausnahmetarif 9.) Mit Giltigkeit vom 20. Juni 1896 wurde der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl des Specialtarifes I im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I II) durch Aufnahme des Satzes 1·44 Mk. für Gleiwitz nach Tremessen ergänzt.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Licitations-Ausschreibung.

Verschiedene im Bereiche der **k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg** im Laufe des zweiten Quartals rückgewonnene **Altmaterialien,** als: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Tyres, Bruchmetalle, Metallspäne, Kautschukabfälle, alte Fässer u. s. w., gelangen im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe.

Ueber die detaillirten Mengen und Gattungen der bei den Materialmagazinen Przemyśl, Lemberg und Stryj erliegenden Altmaterialien geben die bezüglichen Altmaterialausweise Aufschluss, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse den Interessenten über Verlangen zugesendet werden.

Diese Altmaterialien können bei den genannten Materialmagazinen besichtigt werden. Die Offertpreise dürfen nur franco derjenigen Depotstation lauten, in welcher das betreffende Altmateriale derzeit lagert.

Die mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen versehenen Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind in gesiegeltem und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien" versehenen Couvert längstens bis 16. Juli 1896, Mittags 12 Uhr, bei der gefertigten Betriebsdirection einzureichen; gleichzeitig ist, jedoch separat, bei der h. o. Directionscasse ein Baarvadium in der Höhe von zehn Percent der offerirten Kaufsumme zu erlegen; nur bei angestrebten Einkäufen, welche über 2000 fl. Kaufschillingssumme ausmachen, darf das Vadium auch in Werthpapieren erlegt werden.

Offerte, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am 17. Juli um 1 Uhr Nachmittags statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Die gefertigte Betriebsdirection behält sich das Recht vor, die Offerte nach eigenem Ermessen entweder ganz oder nur theilweise oder auch gar nicht zu berücksichtigen.

Lemberg, im Juli 1896.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

Speditions-Comptoirist,

fleissig und ordnungsliebend, gute Schrift, militärfrei, gegenwärtig in einem Wiener Speditionshause in ungekündigter Stellung thätig, **sucht** anderweitiges **Engagement** in Wien oder auch auswärts.

Geneigte Anträge erbeten sub **„Strebsam O. C. 1305"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass) Wien I.** (521)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1188	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineralthеer und mineralische Schmieröle in Fässern oder in Cisternen-Wagen, sowie für leere gebrauchte Petroleum- oder sonstige Mineralöl-Fässer (auch eiserne)	1. Mährisch-Ostrau 2. Oderberg 3. Trzebinia 4. Zagórzany	Eggenburg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Kreuzer 1.	2.	3.	4.	Im Kartirungswege		
					Frankenmarkt					61·0	61·9	71·9	89·0			
					Freistadt in Oberösterreich					—	—	—	84·0			
					Furth i. W.					—	—	—	95·0			
					Glandorf					74·0	74·9	84·9	102·0			
					Goldenstein					—	—	—	67·0			
					Hopfgarten					77·0	77·9	87·9	105·0			
					Horn					36·8	37·7	47·7	69·0			
					Horazďovic Stadt					—	—	—	85·0			
					Judenburg					67·0	67·9	77·9	96·0			
					Knittelfeld					66·0	66·9	76·9	94·0			
					Krumau					—	—	—	93·0			
					Liezen					—	—	—	88·0			
					Loosdorf					—	—	—	74·0			
					Mautern					63·0	63·9	73·9	91·0			
					Mies-Kladran					64·8	65·7	75·7	92·0			
					Neugedein					63·8	64·7	74·7	92·0			
					Neuhaus					—	—	—	81·0			
					Niklasdorf					34·1	35·0	45·0	66·0			
					Plan					67·8	68·7	78·7	95·0			
					Postelberg					—	—	—	100·0			
					Prägarten					54·0	54·9	64·9	83·0			
					Pürglitz					65·8	66·7	76·7	93·0			
					Schüttenhofen					—	—	—	87·0			
					Schwarzenau-Zwettl					—	—	—	73·0			
					Selzthal					—	—	—	87·0			
					Simbach					—	—	—	92·0			
					Sobieslau					—	—	—	80·0			
					Suchenthal					46·8	47·7	57·7	76·0			
					Waidhofen a. d. Thaya					—	—	—	82·0			
					Winterberg					78·8	79·7	89·7	108·0			
					Wodňan					—	—	—	81·0			
					Vöcklabruck					59·0	59·9	69·9	88·0			
					Moravan					56·7	57·5	67·5	90·0			
					Opočno					—	—	—	84·0			
					Politz					54·1	54·9	64·9	90·0			
					Hořic					67·6	68·4	78·4	104·0			
					Chlumetz					—	—	—	90·0			
					Geiersberg					—	—	—	71·0			
					Königinhof					—	—	—	100·0			
					Neupaka					—	—	—	103·0			
					Oberhollabrunn					42·2	43·1	53·1	77·0			
					Polna-Stecken					73·6	74·5	84·5	108·0			
					Pelsdorf					71·9	72·7	82·7	108·0			
					Schwadowitz-Eipel					—	—	—	99·0			
					Swětla					—	—	—	121·0			
					Haida					—	—	—	120·9			

Fortlaufende Nummer	1189	1190	1191	1192
Die Publication erfolgt von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Zuckerrüben, frische	Mineralölfässer aller Art. gebrauchte, leer retourgehende	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kopyczyńce	Rusin; Řepy; Jenč; Hostiwitz	den in dem „Ausnahmetarife für raffinirtes Petroleum etc.", giltig vom 15. November 1891 auf Seite 3 und 4 enthaltenen Stationen	Belgrad loco; Belgrad transit
nach	den Stationen der Strecken bis Lemberg, Stanislau—Stryj, Stryj—Landesgrenze bei Beskid, sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localtarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1896) angeführten Linien	Station Zakolan	Pardubic loco; Elbeteinitz loco	Wien St. Marx
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen in die, bezw. von den Eisenbahnwagen hat die Partei durch ihre eigenen Arbeitskräfte. bezw. auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hiefür jeweils festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von mindestens 60 Stück Mineralölfässern per Frachtbrief und Wagen. Das Ein-, bezw. Ausladen hat durch Arbeitskräfte der Partei zu erfolgen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der im directen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei giltigen allgemeinen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Mai 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1896)	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891	Heft III des directen Verkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Jänner 1895
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	11·1; 11·1; 9·6; 10·5 kr.		Besteht kein Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die für die vorstehend angeführten Artikel vom 1. Jänner 1896 an tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 pCt.	9·0; 9·0; 8·5; 8·5 kr.	Die auf Seite 3 und 4 des vorgenannten Ausnahmetarifes enthaltenen Frachtsätze	337; 329; Ctn. Gold
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	2·1; 2·1; 1·1; 2·0 kr.		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf den Absender lautende Frachtbrief-Duplicate. welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1897		
Besondere Bemerkungen		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1193	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen (Ausnahmetarif 35, Abtheilung II)	Michelob, Station der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn	Regensburg, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Juli 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband		0·80 Mark		Im Kartirungswege		
1194	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	H a t u a	Wien Nord- und Staatsbahnhof transito (für Sendungen nach dem Auslande)	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr vom 1. Februar 1893	140·0 kr.	133·4 kr.	6·6 kr.	Im Kartirungswege		
1195	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bier in Fässern	Mährisch-Neustadt	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	86·7 kr.	58·0 kr.	28·7 kr.	Im Kartirungswege		
1196	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B. transito			Local-tarif	kr. 6·3	kr. 4·0	kr. 2·3			
			Kohle, mineralische, und Coaks	Czernotin-Keltsch		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Partei-Organe. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Nachtrag IV vom 1. Februar zu dem ab 1. April 1889 giltigen Tarife für Sendungen mineralischer Kohlen, bezw. Coak sund Briquetts von Stationen des Hauptbahnnetzes nach Stationen der Localbahnen	20·2	19·4	0·8	Im Kartirungswege		
			Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mähr.-Ostrau					19·6	18·8	0·8			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 76. **Wien, 9. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 19. Mai 1896*) für die schmalspurige Localbahn Zell am See—Krimml (Pinzgauer Localbahn).

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Baurath Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels, Civilingenieur und Bauunternehmer in Wien, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Localbahn von Zell am See über Mittersill nach Krimml gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Concessionär diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen dem Concessionär das Recht zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Zell am See der Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl über Mittersill nach Krimml (Pinzgauer Localbahn).

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

*) Enthalten in dem am 4. Juli 1896 ausgegebenen XL. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 102.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die schmalspurige Anlage der Bahn und die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf die gesetzliche Landeswährung lauten dürfen, ist insoweit zulässig, als die Verzinsung und Tilgung derselben in dem vom Lande Salzburg garantirten Reinerträgnisse als dauernd gesichert erscheint.

Ferner wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe der schmalspurigen Anlage und des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

Im Falle der Einlösung der Bahn hat der Staat die im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritätsobligationen zur Selbstzahlung zu übernehmen und die im Umlaufe befindlichen Prioritäts- und Stammactien, soweit die letzteren nicht im eigenen Besitze des Staates sich befinden, in vollem Nennwerthe einzulösen.

Die Staatsverwaltung hat hiebei die Wahl, die vorgedachte Capitalszahlung an die Besitzer von Prioritäts- und Stammactien entweder in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12 bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung,

sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und dem Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am neunzehnten Tage des Monates Mai im Jahre des Heils Eintausend achthundertneunzig und sechs, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Biliński** m. p. **Guttenberg** m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Zell am See nach Krimml (Pinzgauer Localbahn).

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Zell am See nach Krimml ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 0·76 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des für diese Bahnlinie vom k. k. Eisenbahnministerium vorgeschriebenen Normalprofils des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 53 km lange Localbahn beginnt am südwestlichen Ende der Station Zell am See der Oesterr. Staatsbahnen und wird vorerst auf circa 2 km Länge in südlicher Richtung entlang der Staatsbahnstrecke Bischofshofen—Wörgl unter theilweiser Benützung des Unterbaukörpers derselben geführt. Hierauf wendet sich die Linie nach Westen und folgt, nächst den Orten Fürth, Piesendorf und Walchen hinziehend, im Allgemeinen dem Zuge der Reichsstrasse. Sodann gelangt die Trasse an das linke Ufer des Salzachflusses, längs dessen die Bahn unter Berührung der Gemeindegebiete Niedernsill, Mittersill, Neukirchen und Wald nach der vor dem sogenannten Schmiedpalsen anzulegenden Endstation Krimml geführt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Zell am See herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes und des Unterbaues eines Theiles der Bahnstrecke Zell am See—Bruck-Fusch, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen im Allgemeinen nicht weniger als 100 m betragen.

In besonderen Fällen, unter schwierigen Bauverhältnissen, können auch Bögen mit dem Halbmesser von 80 m verwendet werden.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche ist das vom k. k. Handelsministerium für die Murthalbahn genehmigte Normale anzuwenden.

Als grösste durchschnittliche Neigung der Bahn wird in der Theilstrecke Zell am See—Wald 15 Permille, in der Strecke Wald—Krimml 25 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der obgenannten Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 3·6 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen mindestens 4 m zu betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten im Allgemeinen eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden. Ausnahmen hievon bilden jene Strecken, in welchen die Bahn auf dem bestehenden Schutzdamme des Salzachflusses oder in der Verlängerung dieses Dammes geführt wird.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Bezüglich der den Berechnungen der Brückenconstructionen zu Grunde zu legenden Verkehrslasten werden Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums besondere Vorschriften ertheilt werden.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 4 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen; bei sonstigen Wasserläufen kann, insofern deren Hochwässer kein Treibeis, Holz etc. führen, dieser Abstand auf 0·5 m ermässigt werden.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Bei sämmtlichen Herstellungen im Unterbau sind die vom k. k. Handelsministerium genehmigten Normalien für die Murthalbahn und für die Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au nach Thunlichkeit zu verwenden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen im Systeme des schwebenden Stosses unter Anwendung eingeklinkter Winkellaschen auszuführen. Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen, und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 17·9 kg betragen.

Auf eine Schienenlänge von 9 m sind 13 Schwellen einzulegen. Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 1·6 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm.

Die Vertheilung des Kleinmaterials hat in der Weise zu erfolgen, dass in der Geraden und in Bögen bis zum Halbmesser von 500 m auf eine Schienenlänge von 9 m 10 Unterlagsplatten und in Bögen von 150 m Halbmesser und darunter 26 Platten mit je 3 Nägeln entfallen.

Das weitere Detail der Oberbauconstruction ist dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, eventuell unter Anwendung von Blockwänden, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten. Bei sämmtlichen Stationshochbauten sind nach Thunlichkeit die vom k. k. Handelsministerium für die Murthalbahn genehmigten Typenpläne zu verwenden.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich derselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Linz zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und hat der Concessionär wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. 4 Locomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen,
2. 12 Personenwagen, darunter 4 mit Postcoupé,
3. 40 Lastwagen verschiedener Gattungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 7·5 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen Anschlüsse für die Dampfheizung und die durchgehende Bremsvorrichtung.

Die Personenwagen sind für Dampfheizung einzurichten und mit durchgehenden Bremsen, sowie mit Spindelbremsen zu versehen.

Sämmtliche Lastwagen sind mit den Rohrleitungen für die Dampfheizung und für die durchgehenden Bremsen zu versehen.

Ausserdem erhalten mindestens 30 Percent aller Lastwagen Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, und sind letztere mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Für die Fahrbetriebsmittel ist das vom k. k. Handelsministerium für die Murthalbahn genehmigte Normalprofil des lichten Raumes einzuhalten.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32,904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat vor jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 20. Juni 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Juli 1896, Z. 6361, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 19. Juni 1896 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands unter

A. II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung

als

14a Bentheimer Kreisbahn

nachzutragen ist, deren Betrieb am 16. April d. J. eröffnet wurde und von der Betriebsverwaltung in Bentheim geleitet wird.

Das genannte Centralamt hat von dieser Mittheilung gemäss Art. 58, Abs. 1 des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und derselben entsprechend die vorbezeichnete Eisenbahn in die Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen eingetragen.

Das Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten im Sinne von Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens durch Benachrichtigungsschreiben vom 24. Juni 1896 mit dem Beifügen Kenntniss gegeben, dass der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst nach einem Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens erfolgt.

Wien, am 1. Juli 1896.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Schwarzenau-Zwettl.

Am 5. Juli 1896 wurde die Localbahn Schwarzenau-Zwettl dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Schwarzenau der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger, führt über die Stationen Bernschlag, Hormanns, Gr.-Globnitz und die Haltestelle Gerotten-Stift Zwettl nach der Endstation Zwettl. Die genannten Stationen wurden für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Gerotten-Stift Zwettl für den Personen- und Gepäcksverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wird diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien unterstellt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der k. k. priv. Galizischen Actien-Hypothekenbank in Czernowitz, betreffend die Herstellung eines von der Station Stanislau abzweigenden, zu den von der genannten Firma zu erbauenden Getreide- und Spiritusmagazinen führenden Industriegeleises für den 10. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Julius Prokopczyc betraut. [G.-I.-Z. 12.125.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Centralbahnhof Wien: Ventilationsanlage im Aufnahmsgebäude.) Am Centralbahnhofe in Wien wird in den auf der Abfahrtsseite gelegenen Casselocalitäten, Telegraphen- und Stationsbureaux des Aufnahmsgebäudes eine Ventilationsanlage hergestellt. [29. Mai, Z. 4574/I.]

— (Herstellung einer Kehrichtgrube auf dem Bahnhofe in Wien.) Das Project für die Herstellung einer Kehrichtgrube auf dem Wiener Bahnhofe in der Nähe des Eilgutmagazins wurde genehmigt. [16. Juni, E.-M.-Z. 5919/I].

— (Linie Wien—Bodenbach: Aufstellung eines neuen Wasserkrahnes in Mistelbach.) Die Aufstellung eines neuen Wasserkrahnes zwischen den Gelcisen I und II in der Station Mistelbach wurde genehmigt. [11. Juni, E.-M.-Z. 4674/I.]

— (Geleisevermehrung und Aufstellung einer zweiten Geleise-Brückenwaage in der Petroleumraffinerie David Fanto & Co. in Pardubitz.) Das Project für die Geleisevermehrung bei gleichzeitiger Einlegung einer Weiche und zweier neuer Drehscheiben und für die Errichtung einer zweiten Geleise-Brückenwaage sammt Waaghäuschen in der der Firma David Fanto & Co. in Pardubitz gehörigen, nächst der Station Pardubitz gelegenen Petroleumraffinerie wurde genehmigt. [18. Juni, E.-M.-Z. 4964/I.]

— (Ueberbrückung des offenen Theiles der Durchfahrt in km 348·3/4 bei Kolin.) Das Project für die Ueberbrückung des offenen, im Zuge des Trottoirs der Zufahrtsstrasse zum Koliner Bahnhofe befindlichen Theiles der Durchfahrt in km 348·3/4 wurde genehmigt. [18. Juni, E.-M.-Z. 5150/I.]

— (Herstellung einer Schreibstube in der Station Prag.) Dem Project für die Herstellung einer heizbaren Schreibstube in der Station Prag auf Kosten und für Zwecke der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag wurde der Bauconsens ertheilt. [20. Juni, E.-M.-Z. 6106/I.]

— (Linie Wien—Marchegg: Stellwerksanlage und Signalhütte in Siebenbrunn-Leopoldsdorf.) In der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf wird eine Stellwerksanlage und zur Unterbringung derselben eine gemauerte Signalhütte an Stelle der gegenwärtig beim Wächterhause Nr. II bestehenden provisorischen Signalhütte hergestellt. [28. Mai, Z. 3764.]

— (Linie Wien—Bruck a/Leitha: Neubau des Wächterhauses Nr. 10/10.) Für den Neubau des Wächterhauses Nr. 10/10 in km 15·417 unter Verwendung des bestehenden Wächterhauses als Oberbaumagazin wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [20. Juni, Z. 6083/I.]

— (Linie Brünn—Segengottes: Vergrösserung des Wächterhauses Nr. 106.) Das Wächterhaus Nr. 106 in km 148·645 wird durch einen Anbau vergrössert und ein Backofen daselbst hergestellt. [13. Juni, Z. 4960/I.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. Mai die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom galizischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Trzebinia-Skawce die Stationscommission und im Anschlusse an dieselbe die politische Begehung, die Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und über das Ergebniss eingehenden Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 3451.]

Projectirte Localbahn Piła-Jaworzno. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Juni die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für eine Localbahn von Piła nach Jaworzno im Hinblicke auf die gegen das Vorproject geänderte Trassenführung in der Theilstrecke Jaworzno—Byczyna vorerst die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten, sowie bei günstigem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerh. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4946.]

Projectirte Localbahn Gross-Siegharts—Raabs. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 6. und 7. März durchgeführten Trassenrevision bezüglich der von der Marktgemeinde Raabs angestrebten normalspurigen Localbahn von der Station Gross-Siegharts der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts nach Raabs hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 3530.]

Pinzgauer Localbahn. (Varianten in km 3·0—5·1 und km 20·4—27·5: Anordnung der politischen Begehung.) Die Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Rudolf Stummer v. Traunfels vorgelegten Detailprojectes für Varianten der Theilstrecken km 3·0—5·1 und km 20·4—27·5 der Pinzgauer Localbahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung mit dem Beginne am 13. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 6245.]

Elektrische Bahn Baden-Vöslau. (Errichtung einer Wartehalle in Weikersdorf.) Das von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Detailproject für die Errichtung einer Wartehalle und einer Telephonhütte beim Spullersteg in Weikersdorf wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4813.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 15. Juni, Z. 35.916, den Ingenieuren Stefan Horváth und Géza Otocska in Nagy-Bérlek für
   a) eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Linie Uj-Dombovár—Pécs—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Linie Barcs—Üszög abzweigende und diese über Püspök-Bogád, Somogy, Vasas, Hasyn-Hetény, Pécsvárad, Várkany, Lovács-Hetény, Varasd (Comitat Baranya), Nádasd und die Gemarkung der Gemeinde Hidas in der Station Hidas-Bonyhad mit der Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,

b) eine von der Station Hidas-Bonyhád aus die Linie a) über Bonyhád, Kokasd, Zomba, Felsö-Nána, Murga, Kaloszno, Varsád und die Gemarkung der Gemeinde Gyönk in der Station Hidegkút-Gyönk mit der Localbahn Hidegkút-Gyönk—Tamasi-Miklosvár verbindende,

c) eine von der Station Hidegkút-Gyönk aus die Linie b) in einer Station mit der Linie a) und weiterhin über Rácz-Mecske, Feked, Véménd, Boszok, Somberck, Racz-Görcsony und die Gemarkung der Gemeinde Doboka in der Station Mohács mit der Linie Villány—Mohács verbindende

normal-, eventuell schmalspurige Localbahn mit Locomotivbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 15. Juni, Z. 35.942, dem Advocaten Edmund Duchan in Szigetvár für eine von der Station Szigetvár der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Pécs—Barcs abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Baranya über Hobol, Gyöngösmellék, Német-Ujfalu, Teklafalu, Lakócsa, Drávafok und die Gemarkung der Gemeinde Bogdása mit der Station Sellye der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Baranya-Szt. Lörincz—Sellye—Našic verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Königl. ungar. Handelsministerium. (Tarifbegünstigungen für Hornvieh-Sendungen) Der kgl. ungar. Handelsminister hat sowohl im internen als auch im Anschlussverkehre für den Transport von zur Ergänzung der durch die contagiöse Lungenentzündung geschwächten Viehbestände angeschafften Rindern auf Ansuchen des Ackerbauministers die im vorigen Jahre bewilligten Tarifbegünstigungen auch für die Dauer dieses Jahres bis auf Widerruf erstreckt. Diese Begünstigung ist für solche Rindersendungen giltig, welche zur Ergänzung der in Folge der Krankheit geschwächten Viehbestände von den Stationen der königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Fünfkirchen-Barcser Bahn nach den Comitaten Abauj-Torna, Arva, Bács, Gömör, Liptó, Nógrád, Nyitra, Pozsony, Sáros, Szepes, Trencsén, Turócz und Zólyom, nach der Stadt Pressburg, der Hauptstadt Budapest und Umgebung gehen, und welche diese ihre Bestimmung durch den Oberstuhlrichter oder Bürgermeister in einem dem Frachtbriefe beigelegten Certificate beweisen. Auf Grund dieser Begünstigung ist pro Wagen und Kilometer der Einheitspreis von 7·5 kr., per Wagen und Bahn eine Manipulationsgebühr von 2 fl. und überdies die 5percentige Transportsteuer zu entrichten.

Projectirte Localbahn Arad-Varjas. (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen hat den Beschluss zum Bau der projectirten Linie Arad—Varjas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Nr. 129 ex 1895) gefasst. Die effectiven Baukosten dieser von der Station Arad ausgehenden, zum Anschlusse an die derzeit als Sackbahn endigende Linie Válkány—Perjámos—Varjas der kgl. Ungarischen Staatsführenden, als normalspurig zu erbauenden und zu betreibenden, 36·5 km langen Localbahn sind mit 892.000 fl., d. s. 24.410 fl per laufendes Kilometer, bemessen, und wird die ministerielle Genehmigung zur Durchführung der Finanzirung im Wege eines Nachtrages zur Concessionsurkunde der genannten Gesellschaft ertolgen. Durch Vermittlung dieser Linie wird vom Donau-Umschlagplatze Baja aus in transversaler Richtung die derzeit kürzeste Verbindung der Donau via Baja—Szabadka (Maria Theresiopel)—Szeged (Anschluss an die Theiss-Schiffahrt) —Válkány—Perjámos—Varjas—Arad—Piski—Tövis—Brasso mit der Grenzstation Predeal und weiterhin mit Rumänien geschaffen werden. Die Direction der Gesellschaft beabsichtigt, den Bau der Linie Arad—Varjas noch im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmen, da die Beschaffung des Capitals bereits gesichert ist.

Projectirte Localbahn Szécsány-Alibunár-Pancsova. (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Direction der Torontáler Comitats-Localbahnen hat den Beschluss gefasst, ihre im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linien Nagy-Becskerek—Zsombolya (Hatzfeld) und Szécsány—Versecz von der Station Szécsány aus in südöstlicher Richtung in der Station Alibunár mit der Linie Versecz—Alibunar, von dort aus in südwestlicher Richtung in der Station Pancsova mit der gesellschaftlichen Linie Nagy-Becskerek—Pancsova zu verbinden. Die effectiven Baukosten dieser insgesammt 65·2 km langen, als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie sind mit 2,105.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 224.500 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Im Bereiche der neuen Linie sind ausser den Anschlussstationen und eventuellen Haltestellen acht Stationen zu errichten.

Projectirte Localbahnen Ujvidék (Neusatz)-Titel und Zsablya—Ó-Becse. (Trasse und Ueberbrückungen der Theiss.) Bei Realisirung der combinirten Eisenbahnprojecte Ujvidék—Zsablya—Titel und Zsablya—Ó-Becse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1890, Vorconcession Post 4, und Nr. 11 ex 1895, Vorconcession Post 1 a, b), wird die Anzahl der bereits derzeit über die Theiss führenden stabilen Brücken um weitere zwei, und zwar eine zwischen Titel und Perlasz, die andere zwischen Ó-Becse und Török-Becse, vermehrt werden. Die Localbahn Neusatz-Titel hat den Zweck, die äusserst fruchtbare Gegend des einstigen Titeler Bataillons in das allgemeine Communicationsnetz einzubeziehen und namentlich auch die natürliche und naturgemässe Verbindung des Endpunktes Titel mit dem südlichen Theile des Banats, der Kornkammer Ungarns, durch eine Linie Titel—Perlasz im Anschlusse an die Linie Gross-Becskerek—Pancsova herzustellen. Dadurch wird jener Zweck erreicht, den die nationalökonomischen und geschäftlichen Interessen erheischen, nämlich die Comitate Bács-Bodrog, Torontál und Syrmien in unmittelbare Verbindung zu bringen, und zwar umsomehr, als die Absicht, den Bégafluss bis zu seiner Einmündung in die Theiss bei Titel stets bei jedem Wasserstande für volle Schiffsladungen fahrbar zu machen und zu reguliren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105 ex 1893), ihrer Realisirung entgegensieht. Die Brücke zwischen Titel und Perlasz wird die längste und bedeutendste der derzeit über die Theiss führenden Brücken sein. Die Linie Zsáblja—Ó-Becse hat die Aufgabe, auch diese Gegend einer Communication theilhaftig werden zu lassen und mit dem Weltverkehr in Verbindung zu setzen. Diese Localbahn wird durch die Ueberbrückung der Theiss bei Ó-Becse—Török-Becse ihre Verlängerung durch die Localbahn Török-Becse—Gross-Becskerek finden, welche eine jener Linien ist, deren Ausbau zur Vervollständigung des Betriebsnetzes der Comitate Bács-Bodrog und Torontál (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894) bereits beschlossen ist. Die Brücke zwischen Török-Becse und Ó-Becse, in letzterem Orte unmittelbar an der Ausmündung des Franzens-Canals, ist von Bedeutung für dessen Prosperität, da sie die Zufuhr der Cerealien aus den mittleren Gebieten des Torontáler Comitates an Stelle einer den Ansprüchen nicht genügenden primitiven Ueberfuhr vermitteln wird.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen, theilweise noch mit Pferdebetrieb. (Einführung des elektrischen Betriebes auf der Hauptlinie in das Zugliget [Auwinkel].) Die Budapester Communalverwaltung hat die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie nach Zugliget, und zwar sowohl von der am linken Donauufer bereits elektrisch betriebenen Linie vom Westbahnhof aus über die Margarethenbrücke, als auch am rechten Donauufer von der Kettenbrücke aus bis zur Margarethenbrücke und, nach Vereinigung dieser beiden Linien, einerseits bis Ó-Buda (Altofen) zum Anschlusse an die derzeit mit Dampf betriebene gesellschaftliche Localbahn Ó-Buda—Szt. Endre, andererseits bis in das Zugliget, genehmigt.

— (Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Commune den Bau einer von der gesellschaftlichen Hauptlinie nach Köbánya (Steinbruch) abzweigenden, in das Weichbild von Köbánya führenden Linie mit elektrischem Betriebe (Hochleitung) beschlossen. Der Bau dieser Linie wird gleichzeitig mit der Umgestaltung der Steinbrucher Linie auf elektrischen Betrieb in Angriff genommen werden.

— (Verlängerung der vom Ofener Brückenkopfe ausgehenden Linie gegen Süden.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung beschlossen, ihre vom donaurechtsuferseitigen Brückenkopfe nach Ó-Buda zum Anschlusse an ihre mit Dampfkraft betriebene Localbahn Ó-Buda—Szt. Endre und in das Zugliget führende Linie, unterhalb der Kettenbrücke, parallel mit dem Quai, gegen Süden eventuell bis zu der am Vámháztér (Zollamtsplatz) in Bau begriffenen Staatsbrücke zu verlängern und für den elektrischen Betrieb einzurichten. Bei Unterfahrung der Brücke ist ausnahmsweise ein Gefälle von beiderseits 32 Permille in Anwendung zu bringen, ferner, um die Strecke vor Inundation bei dem bisher als höchsten bekannten Wasserstande von 7 m über Null zu schützen, bis ausserhalb des Inundationsgebietes eine 7·5 m hohe Parapetmauer aufzuführen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Uebergabe des Hof-Salonwagens Ihrer Majestät der Kaiserin-Königin.) Der am 17. Mai erfolgten Uebergabe des von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen für Se. Majestät den Kaiser und König bestimmten neuen Hofzuges (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60) folgte am 9. Juni jene des für Ihre Majestät die Kaiserin-Königin be-

stimmten Hof-Salonwagens. Der luxuriös ausgestattete, gleichfalls von der Firma Ganz & Comp. in Budapest und Leobersdorf nach den Plänen des Maschinenbau-Directors der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Cajetan Banovits, gebaute Wagen ist 21·5 m lang und wiegt 42·5 Tonnen. Derselbe besteht aus einem Vestibule, dem Salon und dem Schlafgemache Ihrer Majestät, zwei Coupés für die Damen der Begleitung und einem Coupé für die Dienerschaft.

Zalathalbahn. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 13. Juni fand in Budapest die diesjährige erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der von der Direction der Westungarischen (Transdanubischen) Localbahn-Actiengesellschaft erbauten und im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Zalathalbahn, das ist die Linie Türje—Zala-Szent-Grót—Balaton-Szent-György, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht über die Gestion für die Zeit vom 15. bis 31. December 1895 (die Bahn wurde am 15. December 1895 dem Verkehre übergeben [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 ex 1896]) zur Verlesung, welchem zufolge die Einnahmen während des 16tägigen Betriebes 1432 fl. 64 kr. betrugen, welche auf das Jahr 1896 übertragen wurden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes folgten die ersten Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath auf dreijährige Functionsdauer.

Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Obergespan Victor Molnár die diesjährige (erste) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Laufe des ersten Betriebsjahres (die Bahn wurde Ende December 1894 dem Betriebe übergeben [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1894]) zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen die Einnahmen 204.352 Kronen 48 Heller, die Ausgaben 117.626 Kr. 68 H. und der Betriebsüberschuss 86.725 Kr. 80 H. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Transdanubische (Westungarische) Localeisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Reichstags-Abgeordneten Julius Szájbély die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Transdanubischen (Westungarischen) Localeisenbahnen statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Laut diesem wurde ein Reingewinn von fl. 405.748 erzielt, von welchem fl. 390.076 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 4.10 per Prioritätsactie verwendet werden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 29. Februar:

Ungthalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 15. Juni:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em. (1867) und II. Em. (1871) (Rückzahlung ab 1. October).

Am 16. Juni:

Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. 6 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 21. Juni:

Torontaler Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 1. Juli).

Am 23. Juni:

Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Leta. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 1. Juli:

Böhmische Westbahn. 4 pCt. Silber-, Mark-, und Kronen-Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er Mark-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897)

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 1. October).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten Serie B (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Börsemässiger Rückkauf.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsactien und Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritätsactien lit. A (zum Zwecke der Amortisation).

Rückzahlungen.

Ab 1. Juli:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (verlost am 28. April.)

Bacs-Bodrogher Comitats-Vicinalbahn Prioritätsactien (verlost am 15. Jänner).

Budapest-Lajosmizser Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten (verlost am 11. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891, 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891, 3 pCt. Prioritäten vom Jahre 1893 (verlost am 2. Jänner).

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten und Prioritätsactien (verlost am 1. April).

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Grosswardein—Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Güns-Steinamanger Eisenbahn. 6 pCt. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Hermannstadt-Rothenthurmer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 1. April).

Kesmark-Szepes-Belaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 6. Jänner).

Keszthely—Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Kolomeaer Localbahnen. Prioritätsactien (verlost am 31. December 1895).

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien und 4 pCt. Obligationen (verlost am 15. April).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Jänner).

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Prioritätsactien (verlost am 31. December 1895).

Leutschauthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. April).

Marmaroser Salzbahn. 4½ pCt. Prioritätsactien (verlost am 15. Jänner).

Muranythalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Jänner).

Nagy-Karoly—Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 15. Jänner).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (verlost am 2. Jänner).

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (verlost am 15. Juni.)

Ofener Bergbahn. Actien.

Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen, ferner 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884.

Poprádthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883, 1884 und 1891 (verlost am 2. Jänner).

Somogy-Szobb—Barcser Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 9. Jänner).

Torontáler Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 21. Juni).

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 11. April).

Ungar. 4½ pCt. Investitionsanleihe v. J. 1888 (verlost am 1. April).
Ungar. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. und 4½ pCt. Prioritäten (verlost am 21. März).
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen II. Em. (verlost am 1. März).
Ungar. 4½ pCt. Staatseisenbahn-Silberanleihe (verlost am 1. April).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Prioritätsobligationen (verlost am 2. Jänner).
Zwolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (verlost am 2. Jänner).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Frcs. 5.—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5¾ pCt. fl. 5.75 ö. W.
Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. fl. 5.25 Silber.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W., II. Em. v. J. 1885 für je Mk. 600 Capital Mk. 12.—, v. J. 1895 für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—
Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. Kr. 8.—.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Em. 1894. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je Kr. 600 Capital Kr. 12.—.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Eisenbahn Pilsen-Pricsen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— ö. W.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.
Eisernes Thor-Regulirungs-Gold-Staatsanlehen. 3 pCt. Für je Kr. 480 Capital Gold-Kr. 7.20 = Frcs. 7.56.
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen III. Em. vom Jahre 1876 Gold fl. 2.25 = Frcs. 5.62½.

Actien von Industrie-Unternehmungen.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft in Budapest fl. 25.— ö. W. (Werden schon seit 20. April ausbezahlt.)
Internationale Waggonleih-Gesellschaft. fl. 25.— ö. W. (Werden schon seit 20. April ausbezahlt.)
Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering vorm. H. D. Schmid. fl. 3.— ö. W.

Actien von Transportunternehmungen.

Localbahn Asch-Rossbach. Coupon der Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. fl. 75.— ö. W., Genussschein fl. 50.— ö. W. (Werden schon seit 1. Mai d. J. ausbezahlt).
Bacs-Bodroghcr Localeisenbahnen. Prioritätsactien fl. 3·50 ö. W.
Baja-Zombor-Neusatzer Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. —.93 ö. W.
Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 5.— ö. W.
Bekes-Csanader Bahn. Prioritätsactien. fl. 1.90.
Böhmische Nordbahn. fl. 12.75 ö. W.
Bozen-Meraner Bahn. Für die Actie fl. 7.— ö. W., für den Genussschein fl. 2.— ö. W.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 3.— ö. W.
Vicinalbahn Budapest-Lajosmizse. Prioritätsactien fl. 3.50 öst. Währ.
Bukowinaer Localbahnen. Coupon der Prioritätsactien fl. 10.— ö. W., Coupon der Stammactien fl 4.50 ö. W.
Buschtéhrader Eisenbahn. Actiencoupon lit. A fl. 63.— ö. W., Genussscheine lit. A fl. 36.75 ö. W., Actieneoupon lit. B fl. 22.50. ö. W. (Werden schon seit 1. Juni d. J. ausbezahlt.)
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50, Stammactien fl. 3·30 ö. W.
Debreczen—Hajdu-Nánáscr Localbahn. Actien fl. 6.— öst. Währ.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Stammactien fl. 2.50 ö. W., Prioritätsactien fl. 1.25 ö. W.
Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsactien fl. 10.— öst. Währ.
Vicinalbahn Felek-Fogaras. Prioritätsactien fl. 1.85 ö. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 111.— ö. W., halbe Actie fl. 55·50 ö. W., Fünftel-Actie fl. 22.20 ö. W
Friauler Eisenbahn. fl. 4.— ö. W.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritätsactien fl. 3.85 ö. W.
Gaisbergbahn-Gesellschaft. Für die Prioritätsactie fl. 10. — österr. Währ.
Localbahn Gleisdorf-Weiz. Prioritätsactien fl. 7.— ö. W.
Gölnitzthalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.— ö. W., für die Stammactie fl. 2.— ö. W.
Gran-Almás-Füzitöer Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 4.25 öst. Währ.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Für die Actie fl. 11.—, für den Genussschein fl. 1.— ö. W. (Werden schon seit 1. Mai d. J. ausbezahlt.)
Gross-Kikinda — Gross-Becskereker Eisenbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W., für die Stammactie fl. 1.50 ö. W.
Eisenbahn Güns-Steinamanger. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W.
Hermannstadt-Rothenthurmer Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.95 ö. W.
Hermannstadt-Heltauer Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.96.
Holics-Gödinger Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 2.— ö. W.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 Silber.
Kaschau-Tornaer Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.25 ö. W.
Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.50 ö. W., für die Stammactie fl. 2.— öst. Währ.
Kis-Ujszállás — Dévaványa — Gyomaer Vicinalbahn Für die Prioritätsactie fl. 3.75 ö. W.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. fl. 1.— ö. W.
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Für die Prioritätsactie fl. 10.— ö. W., für die Stammactie fl. 1.75 ö. W.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. fl. 31.— ö. W. (Werden schon seit 4. Mai d. J. ausbezahlt.)
Marmaroser Salzbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.50 ö. W., für die Stammactie fl. 3.— ö. W.
Maros-Vasarhely — Szasz-Regener Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W.
Mühlkreisbahn. Coupon der Prioritätsactien fl. 2.— ö. W.
Muránythal-Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.— ö. W.
Nagy-Karoly — Somkuter Localbahn. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Stammactien-Coupon fl. 2.— ö. W. (Werden schon seit 20. April d. J. ausbezahlt.)
Neutitscheiner Localbahn. Antheilschein fl. 5.— ö. W.
Oesterreichischer Lloyd. fl. 21. — ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn. lit. A fl. 6.— Silber, lit. B fl. 11.75 Silber, Genussschein lit. B fl. 1.75 Silber.
Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.
Oesterr.-ungar. Staatscisenbahn-Gesellschaft. Für die Actie Frcs. 15.50, für den Genussschein Frcs. 3.—.

Orientalische Bahnen. Frcs. 16.—.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. fl. 15.— Silber.
Prag-Duxer Eisenbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W., für die Stammactie fl. 3.50 ö. W. (Werden schon seit 1. Juni d. J. ausbezahlt.)
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. fl. 3.— ö. W.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Prioritätsactien fl. 10.— ö. W., Stammactien lit. A fl. 9.— ö. W.
Ruma-Vrdniker Localbahn. fl. 6·85 ö. W.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. fl. 11.— ö. W.
Salzkammergut-Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.98 öst. Währ.
Slovenische Localbahnen. fl. 7.25 ö. W.
Steinamanger-Pinkafelder Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.— ö. W., für die Stammactie fl 5.80 ö. W.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. Prioritätsactien fl. 8.— österr. Währ.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 5.— ö. W.
Szamosthal-Eisenbahn. fl. 20.— ö. W.
Szatmar-Nagybanya-Eisenbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.— ö. W.
Somogy-Szobb-Barcser Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 2.20 ö. W.
Transdanubische Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.10 ö. W.
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. fl. 2.50 ö. W.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. fl. 5.— ö. W.
Ungthalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.— ö. W.
Ungarische Westbahn. fl. 4.94·7 Silber.
Vereinigte Aradcr und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 3.— ö. W.
Vinkovce-Brčkaer Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 9.— ö. W, für die Stammactie fl. 6.— ö. W.
Welser Localbahn. fl. 1.— ö. W. (Die Generalversammlung hat noch nicht stattgefunden.)
Westungarische Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.10 österr. Währ.
Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.
Eisenbahn Wittmannsdorf (Lcobersdorf)-Ebenfurth. fl. 9.—. ö. W.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. Prioritätsactien fl. 8.— ö.W.
Zsebely-Csakovaer Localbahn. Prioritätsactien fl. 4.— ö.W.
Zsitvathal-Localbahn. Für die alten Actien fl. 2.80 ö. W., für die jungen Actien fl. —.76 ö. W.
Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie fl. 33·50 ö. W., für den Genussschein fl. 23.50 ö. W.

Prioritätsobligationen.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1880. Für Stücke à Mk. 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Budapester Strassencisenbahn. 4 pCt. mit 5 pCt. Prämie. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt. Em. 1891 für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 3 pCt. Em. 1893 für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— öst. Währ.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. I. Em. fl. 3.37·5 Silber. — 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber. — 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889 für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, Em. 1889 für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—, Em. 1891 (in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882 für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold. — 4½ pCt. Em. 1884 für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold. — 4 pCt. Em. 1887 für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold, Em. 1895 für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten Em. 1883 Mk. 7.50. — 4 pCt. Goldprioritäten Em. 1884 und 1891 Mk. 6.—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50. — 3 pCt. (mit Ausnahme der Scrie X) Frcs. 6.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. fl. 2.25 ö. W.
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Kr. 9.—.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Em. 1887 fl. 4.— Silber.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1891. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Valsugana-Bahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen (Investitionsanleihe vom Jahre 1888). 4½ pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXV. Stückes.) Das am 3. Juli herausgegebene CXXXV. Stück enthält unter

Nr. 2353: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 27. Juni 1896, ad Z. 7451, betreffend die Richtigstellung eines Druckfehlers in der Kundmachung vom 24. Juni 1896, Z. 7451, hinsichtlich der Einfuhr von Borstenvieh aus Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 2354: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 27. Juni 1896, Z. 11.055, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach der Bukowina.

— (Inhalt des CXXXVI. Stückes.) Das am 4. Juli herausgegebene CXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2355: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 1. Juli 1896, Z. 18.681, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2356: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. Juli 1896, Z. 10.109, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem gesammten Küstenlande nach Krain.

Nr. 2357: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 2. Juli 1896, Z. 8433, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus dem Küstenlande nach Kärnten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Ausnahmetarif für Getreidesendungen von ungarischen Stationen nach Genf transit.

Mit 1. August 1896 tritt im obbezeichneten Verkehre ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) nach Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn, in Kraft.

Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Französischen Getreideverkehr vom 1. März 1883 sammt Nachtrag 1, dessen Aufhebung bereits verlautbart wurde, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc für das Stück zu beziehen.

Wien, am 1. Juli 1896. [495]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Gütertarif. (Nachtrag 1 zu Heft 4 des Theiles II a) Zu Heft 4 des Theiles II a (Verkehr Sachsen—Frankreich) des Deutsch-Französischen Gütertarifes vom 1. Mai 1895 ist mit dem 1. Juli 1896 der 1. Nachtrag in Kraft getreten.

Sommerkarten von preussischen Staatsbahnstationen nach schlesischen Badeorten. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 wurde ein neuer Tarif, enthaltend sämmtliche auf preussischen Staatsbahnstationen zur Ausgabe gelangenden Sommerkarten nach schlesischen Badeorten, eingeführt.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Tarif für Sommerreisen von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Berlin nach schlesischen Badeorten vom 1. Mai 1891;
b) der Tarif betreffend die Ausgabe von Sommerkarten mit 45tägiger Giltigkeitsdauer von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. und Stettin nach Ostseebädern und schlesischen Badeorten, giltig bis auf Weiteres vom 1. Mai bis 30. September jeden Jahres;
c) die Bestimmungen und Preise für Sommerkarten nach schlesischen Badeorten, soweit dieselben in dem Theil II der Tarife der Preussischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck enthalten sind;
d) die Bestimmungen und Preise für Sommerkarten in dem Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Landeck-Bad einerseits und Stationen des Bezirkes der königl. Eisenbahndirectionen Breslau, Berlin, Bromberg und Erfurt vom 1. Juni 1890 nebst Nachtrag I.

Soweit Erhöhungen bereits bestehender Sommerkartenpreise eintreten, behalten die niedrigeren Preise noch bis einschliesslich 15. August 1896 Giltigkeit.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einführung eines Nachtrages V zum Tarife, Theil II.) Am 1. Juli 1896 trat der Nachtrag V zum Gütertarif, Theil II, in Kraft. Er enthält Angaben über die Schliessung der bisherigen Güterstation Gera (Reuss), Sächs. Staatsb., und Bezeichnung der seitherigen Station Gera-Pforten mit Gera (Reuss), Sächs. Staatsb., sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene württembergische Station Künzelsau.

Abzüge hievon sind von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). (Einführung eines Nachtrages V zum Tarife für den obgenannten Güterverkehr.) Am 1. Juli 1896 trat zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag V in Kraft. Er enthält im Wesentlichen Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Dresden—König Albert-Hafen, Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Hirschfelde, Neukirchen i. Erzgeb., Oberreichenbach i. V., Stötteritz, Thalheim und Wolkenburg, sowie eine Bestimmung wegen Schliessung der bisherigen Station „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb." und Aenderung der Stationsbezeichnung Gera-Pforten in „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb.". Auf Grund dieser Bestimmungen wurde die bisherige Station Gera (Reuss), Sächs. Staatsb., mit Ablauf des 30. Juni 1896 für den Güterverkehr geschlossen. Die für diese Station vorgesehenen Frachtsätze werden jedoch bis zum 30. September 1896 für die Station Gera (Reuss), Preuss. Staatsb., noch angewendet, kommen aber sodann gänzlich in Wegfall. Die Station Gera-Pforten erhielt vom 1. Juli 1896 an die neue Bezeichnung „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb.", und es gelten dafür die bisherigen Frachtsätze. Für den Ausnahmetarif 3 gelten jedoch die niedrigeren Frachtsätze der bisherigen Station Gera (Reuss), Sächs. Staatsb.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güterabfertigungsstellen der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zu erlangen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit dem 15. August 1896 tritt an Stelle des Gütertarifes für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr — Theil II, Heft 1, vom 10. März n. St. (26. Februar a. St.) 1893 und Heft 2 vom 1. Februar n. St. (20. Jänner a. St.) 1895 — nebst Nachträgen und Anhang ein neuer Tarif in zwei Heften und einem Anhang in Kraft.

Derselbe enthält neben zum Theil ermässigten Frachtsätzen für Sosnowice loco und transito erhöhte Nebengebühren der russischen Bahnen im Verkehr mit Sosnowice transito.

Eine grössere Anzahl der bisherigen Verbandstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Posen und Stettin ist wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses in den neuen Tarif nicht aufgenommen worden.

Etwa vorkommende Gütersendungen zwischen diesen Stationen und Sosnowice werden von dem gedachten Tage an nicht mehr direct, sondern zu den höheren Frachtsätzen des gebrochenen Verkehrs befördert werden.

Nähere Auskunft ertheilt bis zur Ausgabe des neuen Tarifes, die voraussichtlich am 1. August 1896 erfolgen wird, das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahndirection Kattowitz.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung directer Frachtsätze.) Am 10. Juli 1896 kommen für den Güterverkehr zwischen Ludwigshafen a. Rh. und Ludwigshafen-Giuliniwerk einerseits und Machendorf andererseits directe Frachtsätze zur Einführung. Die der Frachtberechnung zugrunde zu legende Entfernung beträgt 711 km.

Breslau-Bromberg-Sächsischer Verkehr. (Einführung eines Nachtrages II zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.) Am 1. Juli 1896 trat zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Breslau-Bromberg-Sächsischen Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Einführung eines Nachtrages II zum Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr.) Am 1. Juli 1896 wurde der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, eingeführt.

Der Nachtrag liegt auf allen Stationen zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 5 Pf. für das Stück bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugestandnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1197	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	den im Ausnahmetarif 12 f des Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandgütertarifes, Theil II, Heft 2 enthaltenen deutschen Stationen	Gross-Wistermitz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg. Der Frachtberechnung wird als Mindestgewicht stets das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu Grunde gelegt	Vom 15. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Nachtrag V zum nebenbezeichneten Tarife unter Pos. 1, bezw. im Nachtrag VI unter Pos. 3 für die Station Olmütz vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 f, gekürzt um Mk. 0·63 pro 100 kg		Im Kartirungswege		
1198	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Rückstände der Essigsäurefabrikation aus holzessigsaurem Kalk mittelst Salzsäure	Hořowitz	Komotau B.E.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Verpackung hat in festen dichten Fässern zu erfolgen. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	38 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1199	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier in Fässern	Sternberg	Freudenthal	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893	40·4	29	11·4	Im Kartirungswege		
1200			Leere Bierfässer	Freudenthal	Sternberg	Bei Aufgabe in jedem Gewichte			40·4	21	19·4			
1201	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Kapselscherben	zwischen Tannwald-Schumburg und Maffersdorf i. N.		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Auftrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juli 1895	36 Heller	28 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1202	1203	1204	1205	1206
Die Publication erfolgt von der Namen der	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	Sand der Pos. E—20 des Tarifes, Theil I	Güter des Specialtarifes I der Güterclassification des Oesterreichisch - Ungarischen Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Ordinäre Glasflaschen der Pos. G—20 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Glasflaschen, ordinäre, aus der Pos. G—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Roheisen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Hauenstein Warta / Welchau Wickwitz / Priesen	Hollescbau	Kosten	K o s t e n	Triest und Fiume
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pressnitz Reichdorf Weipert / Pressnitz Reichdorf Weipert / Pressnitz Reichdorf Weipert	Hannsdorf	Komárom-Ujszöny	Wien II (K.F.J.B.)	Wr.-Neustadt
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen. 3. Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen unter Einhaltung der sonstigen hiefür massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- u. Ahladen hat durch die Parteien, resp. auf deren Kosten zu erfolgen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Vom 15. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	Localtarife	Bestebt kein directer Tarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	20·8 / 21·8 / 17·1	88·8 Heller		103 kr.	161 Heller bezw. incl. ungar. Steuer
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	19·1 / 19·8 / 16·5	81 Heller	115 kr.	88 kr.	157 Heller bezw. incl. ungar. Steuer
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1·7 / 2·0 / 0·6	7·8 Heller		15 kr.	4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					

Kreuzer ö. W.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1207	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Bleiröhren	Kosten	Bozen-Gries	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Vom 15. Juli 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Böhmisch-Tiroler Verbandstarif, Theil II, vom 1. Jänner 1894	706 Heller	534 Heller	172 Heller	Im Kartirungswege		
1208	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, Bleizucker, Rohzucker, Candiszucker und Gerstenzucker) als Frachtgut	N e r a t o v i c	Carlsbad	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 } kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) 10.000 } ad c) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zum Exporte aus dem österr.-ungar. Zollgebiete. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 sammt Nachträgen I—III	a) 52·0 b) 52·0	Kreuzer ö. W. 44·0 36·0	8·0 16·0	Im Kartirungswege		
					Eger (B.E.B. u. k.k.St.B.)			Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 sammt Nachträgen I—IV	a) 113·0 b) 86·0 c) 65·0	81·0 62·0 49·0	32·0 24·0 16·0			
					Falkenau a. d. Eger				a) 110·5 b) 86·0	81·0 62·0	29·5 24·0			
					Franzensbad (B.E.B.)				a) 113·0 b) 86·0 c) 65·0	81·0 62·0 49·0	32·0 24·0 16·0			
					Kaaden-Brunnersdorf				b) 64·5	62·0	2·5			
					Komotau (B.E.B.)				b) 54·0	53·0	1·0			
					Rakonitz (B.E.B.)									
1209	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Cement	Szczakowa	Lundenburg	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zu Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Freiberg verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	21·9 kr.	Verschieden	19·1 kr.	21·4 kr.	2·8 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Stauding transito (für Sendungen nach Freiberg)									Im Rückvergütungswege		

Die für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete ausgewiesenen Frachtsätze ad c) finden im Bahnverkehre nur auf Grund solcher directer Frachtbriefe Anwendung, in denen eine ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegene Station als Bestimmungsstation angeführt erscheint

Auf das hauführende industrielle Etablissement in Freiberg als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Freiberg verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1210	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe Rübenabfälle, Rübenpresslinge, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Smidar loco und transit Hochwessely	Hochwessely Smidar loco u. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	6·7 kr.	5·6 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Concessionäre der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt herzustellenden **Theilstrecke Neudek—Johanngeorgenstadt** ist die **Ausführung der Arbeiten des Unterbaues, dann aller Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Neudek—Neuhammer	1	1·472— 8·100	6·628	343.450	21.821	1.823	49.870	416.964
Neuhammer—Bäringen	2	8·100—18·200	10·316	241.750	34.719	2.682	64.740	343.891
Bäringen—Reichsgrenze bei Johanngeorgenstadt	3	18·200—27·861	9·697	151.990	30.123	1.753	32.770	216.636
		Zusammen . .		737.190	86.663	6.258	147.380	977.491

Die Vollendungstermine für alle drei Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 1. September 1897 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. März 1898 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Entleerungsgruben, Drehscheiben, Wasserkrahne und Brückenwaagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 1. Mai 1898 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und endlich am 1. Juni 1898 die Betriebseröffnung vorgenommen werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Karlsbad einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **30. Juli 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss mindestens auf sämmtliche Herstellungen eines Loses lauten, und hat der Offertleger bis zum 30. August 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für das Baulos 1 ö. W. fl. 20.800·—, für das Baulos 2 ö. W. fl. 17.200·— und für das Baulos 3 ö. W. fl. 10.800·— und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile desselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juni 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Speditenre.
Specialität: Internationale nnd überseeische Verkehre.
Hanptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C., Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Qnentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, d'länd. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau nnd commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach nnd von allen Richtungen des In- und Anslandes. Grosse Lagerränme ermöglichen boste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnreau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- nnd Znfuhren. — Grosse Lagerränme — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packlente. — Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellsohaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition nnd Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerränme an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition nnd Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladnngen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.

Spedition nnd Incasso

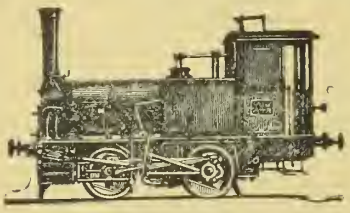
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



(515)

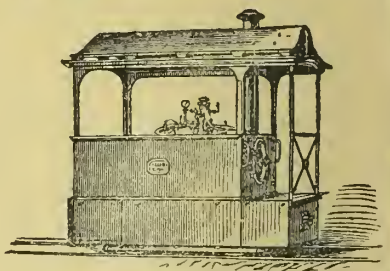
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

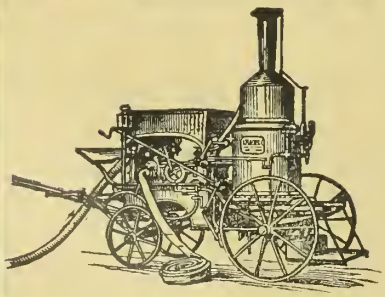
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

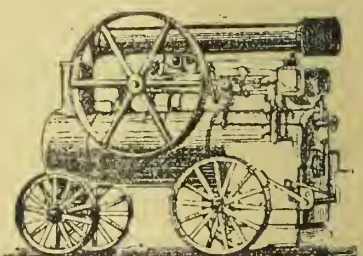
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 77. **Wien, 11. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Bestimmungen der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über die Haverei. — Der Atlantic-Mittelmeer-Canal. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den Artikeln 1—5, 8, 9, 17—19, 31, 33, 36, 37, 39, 40 und 51, sowie durch Eliminirung des Artikels 52 geänderten Statuten der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien genehmigt.

Wien, am 22. Juni 1896. — Z. 20.867. E.-M.-Z. 6324/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Zwecke der Umwandlung der bestehenden Pferdebahn Linz-Urfahr in eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien im Vereine mit der Union-Elektricitätsgesellschaft in Berlin und der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Zwecke der Umwandlung der bestehenden Perdebahn Linz-Urfahr in eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Linz der k. k. Staatsbahnen durch die Bahnhofstrasse, Landstrasse und Schmidthorstrasse über den Franz Josef-Platz und die Linzer Donaubrücke, dann durch die Urfahrer Hauptstrasse und die Raarstrasse zur Station Urfahr der Mühlkreisbahn behufs Anschluss an die projectirte elektrische Bergbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. Juni 1896. Z. 2482/I.

Bestimmungen der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über die Haverei.

Gleichzeitig mit den allgemeinen Verfrachtungsbedingungen der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sind auch die nachstehenden besonderen, die Haverei betreffenden Bestimmungen am 1. April in Kraft getreten.

§ 1.

1. Grosse Haverei sind alle Schäden, welche einem Schiffe oder der Ladung desselben oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiss vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Massregeln ferner verursachten Schäden, einschliesslich des Verlustes der Fracht für aufgeopferte Güter, desgleichen die Kosten, welche zu dem bezeichneten Zwecke von dem Schiffer oder nach seiner Anweisung von einem der Ladungsbetheiligten aufgewendet werden.

2. Die grosse Haverei wird von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen; die Havereivertheilung tritt jedoch nur ein, wenn sowohl das Schiff, als auch die Ladung, und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder theilweise wirklich gerettet worden sind.

3. Alle nicht zur grossen Haverei gehörigen, durch

einen Unfall verursachten Schäden und Kosten (besondere Haverei) werden von den Eigenthümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sich allein, getragen.

§ 2.

Die Anwendung der Bestimmungen über grosse Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass die Gefahr in Folge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Betheiligten herbeigeführt worden ist.

§ 3.

Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird dadurch, dass derselbe später von besonderer Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verloren geht.

§ 4.

1. Der Anspruch auf Vergütung einer zur grossen Haverei gehörenden Beschädigung wird durch eine besondere Haverei, welche den beschädigten Gegenstand später trifft, sei es, dass er von Neuem beschädigt wird oder ganz verloren geht, nur insoweit aufgehoben, als bewiesen wird, dass der spätere Unfall mit dem früheren nicht allein in keinem Zusammenhange steht, sondern dass er auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre.

2. Sind jedoch vor Eintritt des späteren Unfalles zur Wiederherstellung des beschädigten Gegenstandes bereits Aufwendungen gemacht, so bleibt rücksichtlich dieser der Anspruch auf Vergütung bestehen.

§ 5.

In Bezug auf den Umfang der grossen Haverei gelten, insofern die allgemeinen Voraussetzungen derselben vorhanden sind, die folgenden Bestimmungen:

I. Wenn Waaren, Schiffstheile oder Schiffsgeräthschaften über Bord geworfen, Taue und Segel weggeschnitten, Masten, Anker, Ankertaue und Ankerketten gekappt worden sind, so gehören zur grossen Haverei sowohl diese Schäden selbst, als auch die durch solche Massregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden.

II. Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge überladen worden ist, so gehört zur grossen Haverei sowohl der Leichterlohn, als der Schaden, welcher bei dem Ueberladen in das Leichterfahrzeug oder bei dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiffe zugefügt worden ist, sowie der Schaden, welcher die Ladung auf dem Leichterfahrzeuge betroffen hat. Muss die Erleichterung im regelmässigen Verlaufe der Reise erfolgen, so liegt grosse Haverei nicht vor.

III. Wenn das Schiff absichtlich festgefahren ist, um das Sinken desselben abzuwenden, oder wenn das Schiff absichtlich zum Sinken gebracht ist, um eine Zerstörung desselben und der Ladung durch Feuer zu verhüten, so gehören zur grossen Haverei sowohl die durch die Massregel entstandenen Schäden, als auch die Kosten und Schäden der Abbringung oder Hebung. Wird das Schiff nicht abgebracht oder gehoben, oder wird es nach der Abbringung oder Hebung als reparaturunfähig befunden, so findet eine Havereivertheilung nicht statt. Ist das Schiff gesunken, ohne dass dies zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt worden wäre, so gehören zwar nicht die durch den Unfall veranlassten Schäden, wohl aber die zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung verwendeten Kosten, sowie die zu diesem Zwecke dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur grossen Haverei.

IV. Wenn zur Abwendung einer durch Eisgang oder durch andere Umstände verursachten Gefahr, zu deren Beseitigung die ordnungsmässige Bemannung des Schiffes nicht ausreicht, Hilfsmannschaften oder Schleppdampfer angenommen werden, so gehören die hiedurch entstehenden Kosten und Schäden zur grossen Haverei. Erfolgt die Annahme von Schleppdampfern oder Hilfsmannschaften im regelmässigen Verlaufe der Reise, so liegt grosse Haverei nicht vor.

V. Wenn das Schiff wegen Eintritt des Winterfrostes gezwungen ist, einen Zwischenhafen aufzusuchen, so gehören zur grossen Haverei die Kosten des Ein- und Auslaufens, die Schlepplöhne, die Hafengebühren, die für die Bewachung des geladenen Schiffes erforderlich gewordenen Kosten und, wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist, der Leichterlohn, sowie der durch die Leichterung entstandene Schaden gemäss der Bestimmung unter II.

§ 6.

Wird ausser dem Falle des § 5, V, das Schiff genöthigt, die Reise zu unterbrechen und an einem Zwischenorte liegen zu bleiben, so gehören die durch den Aufenthalt an diesem Orte entstehenden Kosten und Schäden nicht zur grossen Haverei.

§ 7.

Wenn durch die Auseinandersetzung unter den Betheiligten Kosten entstehen, so gehören auch diese Kosten zur grossen Haverei. Dies gilt insbesondere von den Kosten für die Ermittlung der Schäden und von der Aufstellung der Rechnung über die grosse Haverei (Dispache).

§ 8.

1. In Bezug auf den Umfang und die Berechnung der für die grosse Haverei zu beanspruchenden Vergütungen und der für dieselbe zu leistenden Beiträge finden die auf die Seeschiffahrt bezüglichen Bestimmungen der Artikel 711—722, 724—726 des Handelsgesetzbuches entsprechende Anwendung. Güter, welche sich zur Zeit des Havereifalles in einem Leichterfahrzeuge befunden haben (H.-G.-B. Art. 720), sind jedoch nur unter der Voraussetzung beitragspflichtig, dass sie sich mit dem Schiffe in Gefahr befunden haben. Auch findet bei der Ermittlung des von der Ladung zu leistenden Beitrages (H.-G.-B. Art. 721) ein Abzug des Zolles für gerettete Güter nur insoweit statt, als der Zoll noch nicht entrichtet ist.

2. Bei der Schadensberechnung bleiben die Beschädigungen und Verluste ausser Ansatz, welche betreffen:

I. diejenigen Güter, über die weder ein Frachtbrief oder Ladeschein ausgestellt ist, noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft gibt;

II. die Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere, welche dem Frachtführer nicht bezeichnet sind.

Die Ausnahme unter I gilt nicht für den Hafenverkehr.

§ 9.

Die Vertheilung der Schäden erfolgt nach Wahl der Gesellschaft an dem Ablieferungsorte der Ladung oder an dem der Havereistelle nächstgelegenen Orte, wo sich eine Geschäftsstelle der Gesellschaft befindet.

§ 10.

1. Die Dispache ist von der Gesellschaft unverzüglich aufzustellen.

2. Dieselbe ist berechtigt, die Aufstellung einem Sachverständigen (Dispacheur) zu übertragen.

3. Jeder Betheiligte ist verpflichtet, die zur Aufstellung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, insbesondere Frachtbriefe, Ladescheine und Facturen, der Gesellschaft oder dem Dispacheur mitzutheilen.

§ 11.

Wird die Aufstellung der Dispache verzögert, so ist jeder Betheiligte, unbeschadet seines Anspruches auf Ersatz des durch die Verzögerung entstandenen Schadens, befugt, die Aufstellung der Dispache durch einen Dispacheur zu veranlassen und zu betreiben.

§ 12.

1. Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrages wird durch den Havereifall nicht begründet.

2. Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn sich die Gesellschaft die Berechnung eines Havereikostenbeitrages vorbehalten hat, bei Annahme der Güter für diesen Beitrag insoweit persönlich verpflichtet, als der letztere, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.

§ 13.

1. Die Gesellschaft darf Güter, auf welchen Havereibeiträge haften, vor deren Berichtigung oder Sicherstellung nicht ausliefern, widrigenfalls sie für die Beiträge insoweit verantwortlich wird, als diese, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten geleistet werden können.

2. Gegen Hinterlegung des beanspruchten Beitrages bei Gericht oder bei einer anderen öffentlichen Hinterlegungsstelle hat die Auslieferung der Güter zu erfolgen.

3. Wird die Hinterlegung verzögert, so ist die Gesellschaft berechtigt, die Güter in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

Der Atlantic-Mittelmeer-Canal.

Das Project eines durch den Süden Frankreichs zu führenden Schiffahrtscanals vom Atlantischen Ocean zum Mittelmeere, das die öffentliche Meinung in Frankreich seit dem Jahre 1880 beschäftigt, hat durch den jüngst veröffentlichten Bericht der im Jahre 1894 zur Prüfung der Nützlichkeit des Projectes eingesetzten Commission den Todesstoss erhalten.

Der Bericht der Commission, der zu dem Schlusse gelangt, dass das Project nicht den Charakter eines Werkes besitze, dessen Realisirung vom Standpunkte des öffentlichen Interesses wünschenswerth wäre, füllt nicht weniger als 120 enggedruckte Columnen des „Journal officiel“ und verdient als ein für künftige Canalprojecte äusserst lehrreiches Document aufbewahrt zu werden. Er untersucht nicht nur die verschiedentlichen Pläne der Verbindung der beiden Meere, mit ihren Vortheilen und Nachtheilen, Aussichten auf Erfolg, Kosten, wahrscheinlichem Verkehre etc., sondern stellt auch in Bezug auf technische und finanzielle Details Vergleichungen an mit den Canälen von St. Petersburg, Tunis, Suez, Korinth, dem Nord-Ostsee-Canal und dem Canal von Manchester.

Die Commission ist darauf vorbereitet, dass ihr Urtheil Veranlassung zu Kritiken und Unzufriedenheit auf Seiten der interessirten Parteien und Enthusiasten geben werde, sie glaubt aber eine patriotische Pflicht zu erfüllen, indem sie Illusionen zerstört, welche durch Jahre hindurch, insbesondere im Süden Frankreichs, gehegt worden sind.

Sie ist überzeugt, dass die Ausführung des Canals durch eine Privatgesellschaft selbst unter den günstigsten Bedingungen hinsichtlich der Kosten und des Verkehres zu einer finanziellen Katastrophe führen müsste, die grösser wäre als jene des Panama-Canal-Unternehmens. Es ist leicht, bemerkt der Bericht, die öffentliche Meinung in Frankreich zu begeistern, wenn man ausmalt, wie in Folge des Ausbaues des Canals die commercielle Kraft anderer Seenationen geschwächt, ihr Handel einem französischen Wasserwege tributpflichtig gemacht werden würde, wie hiedurch die Industrie im Süden Frankreichs sich wieder beleben, die Bodenproduction sich verdoppeln würde und die Seemacht Frankreichs eine Erhöhung und Verstärkung durch ein französisches Gibraltar erhalten würde, das geeignet wäre, dem englischen den Rang streitig zu machen.

Die Ausführung des Canals wäre wohl möglich, jedoch verbunden mit einer beständigen Gefahr für die künftigen Generationen, einem jährlichen Deficite von mehreren Millionen an Betriebskosten und der vollständigen Aufopferung des Capitals, welches nach Ansicht der Commission eine Summe von zwei Milliarden Francs beträchtlich übersteigen würde.

Keine Privatgesellschaft wäre im Stande, ein solches Werk zu unternehmen, das ja gar keine Hoffnung lässt, je Ertrag abzuwerfen. Der Staat allein könnte es ausführen — mit öffentlichen Mitteln — wenn es einem grossen nationalen Interesse entsprechen würde; dieses aber existire nicht oder nur in zu geringem Masse, um die Intervention der Regierung und eine schwere Belastung der Steuerträger gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Die Vortheile, welche der Canal vom Standpunkte der nationalen Vertheidigung bieten würde, stünden mit den Auslagen in keinem Verhältnisse, und auch die Wohlthaten, deren Industrie und Handel durch den Canalbau theilhaftig würden, könnten nicht entschädigen für die pecuniären Opfer, die ein solches Riesenwerk erforderte.

Der Bericht bemerkt, dass die Förderer des Projectes durch die beim Suez-Canal erzielten glänzenden Resultate verführt wurden, die auch den Bau anderer solcher Wasserwege veranlassten, dass jedoch von den Projectanten die gegenwärtigen Verhältnisse der Seeschiffahrt ausser Acht gelassen wurden. Der Panama-, der Nicaragua-Canal kamen nicht und werden voraussichtlich auch in der nächsten Zukunft nicht zur Ausführung kommen. Der Canal von Korinth dürfte wahrscheinlich binnen kurz oder lang aufgelassen werden, und die Einnahmen beim Manchester- und Nord-Ostsee-Canal reichen

kaum hin, die Betriebskosten zu decken und lassen das verausgabte Capital unverzinst. Die Verwendung von Stahl an Stelle von Eisen im Schiffbaue, die grossartigen Verbesserungen an den Schiffsmaschinen und die hiedurch erzielte Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit sind die Ursachen, dass heutzutage der Abkürzung einer Entfernung weniger Gewicht beigelegt wird als ehedem.

Die Förderer des Projectes haben die Vortheile, die durch den Canal des Deux Mers gewonnen werden sollten, weit überschätzt. Handel und Verkehr würden hiedurch wenig profitiren. Dampfer von oder nach Algerien, Malta, dem östlichen Theile des Mittelmeeres und nach dem Suez-Canal, sowie jene von Nordamerika hätten kein Interesse an der Benützung des Canals. Die einzigen Schiffe, welchen hieraus ein Nutzen erwachsen würde, wären jene, welche zwischen dem Norden Europas und den Häfen zwischen Valencia und Livorno verkehren und die eine geringere Fahrgeschwindigkeit als 7 Knoten besitzen. Solcher Schiffe gibt es gegenwärtig wenig. Segelschiffe haben nur mehr einen geringen Antheil am Verkehre, und würden auch nur wenige den Canal benützen. Der grössere Theil derjenigen Schiffe, welche die Canalroute nehmen würden, dürfte sich mit dem Localhandel und -Verkehr befassen und zu diesem Behufe die Häfen an den Canalufern anlaufen. Diese Operationen sind keiner grossen Entwicklung fähig, und könnte hieraus nur ein Schaden erwachsen für die Häfen von Bordeaux und Cette, sowie für die Eisenbahnen der dortigen Gegend, und die Folge eines solchen Verkehrsverlustes wäre, dass der Staat mit einer Erhöhung der den Eisenbahn-Gesellschaften garantirten Zinsen belastet würde.

Die Commission schätzt die Kosten des Canalbaues bei einer Länge von 306 Meilen mit den erforderlichen Brücken, Tunnels, Schleusen etc. und einer Tiefe von 8 m für ein einzelnes Schiff und Ausweichegeleisen auf mindestens 2000 Millionen Francs und die Kosten für einen doppelten Canal mit einer Tiefe von $8^1/_2$ m, wodurch auch Panzerschiffen die Passage möglich gemacht würde, auf 2500 Millionen Francs. Die jährlichen Capitalszinsen würden bei einem Zinsfusse von $3^1/_2$ Percent 70 Millionen betragen. Das Maximum des wahrscheinlichen Verkehres wird mit 3 Millionen Tonnen angenommen, was bei einer Auflage von 5 Francs per Tonne, dem höchsten Ansatze, 15 Millionen oder mit Hinzurechnung von 3 Millionen für diverse Einnahmen, wie Docks, Terrainbewässerung etc., 18 Millionen ergeben würde. Die Erhaltungs- und Betriebskosten werden auf 23 Millionen geschützt. Es würde demnach ein jährliches Deficit von 5 Millionen über die 70 Millionen für die Capitalsverzinsung zum Vorscheine kommen, weshalb die Commission es ablehnt, die Ausführung des Projectes zu empfehlen. („Shipping Gazette.")

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Erweiterung der Station Sichów: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Sichów für den 13. Juli anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [G.-I.-Z. 11.717.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Sicherungsanlage in Rumburg.) In der Station Rumburg wird eine Weichensicherungsanlage mit centraler Stellung der Weichen und Signale und elektrischer Blockirung nach System Rank hergestellt. [3. Juni, Z. 5294/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Herstellung von drei Klappbrücken über die Verladegeleise der Kohlenbahn Bernhardsschacht-Marienschacht.) Die Seitens der Direction der Britannia-Gewerkschaft in Falkenau a/Eger bereits bewirkte Herstellung von weiteren drei Klappenbrücken über die Verladegeleise der Kohlenbahn Bernhardsschacht-Marienschacht, sowie die Aenderung in der Situirung der mit Handelsministerial-Erlass vom 29. October 1890, Z. 33.105, genehmigten drei Klappbrücken über dasselbe Geleise wurde nachträglich genehmigt. [11. Juni, E.-M.-Z. 4916/I.]

— (Linie Falkenau a/Eger—Klingenthal: Herstellung einer Signalhütte in der Station Annathal-Rothau.) Das Project für die Herstellung einer Signalhütte, in welcher der Apparat für ein Läutewerk zu der Strassenübersetzung der Schleppbahn, die zu dem gräflich Erwein Nostitz'schen Eisenwerke Rothau führt, untergebracht werden soll, in der Station Annathal-Rothau wurde genehmigt. [15. Juni, E.-M.-Z. 5373/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Vergrösserung der Werkstättenanlage in Jedlesee.) Dem Projecte für die Vergrösserung der Werkstättenanlage in der Station Jedlesee durch Herstellung von zwei Schiebebühnen neben einander, dann Verlängerung der 12 m langen Montirungsgrube in der Wagenmontur auf 24 m und die Vergrösserung der Lackirerei und Sattlerei durch einen Anbau an die Wagenmontur wurde der Bauconsens ertheilt. [20. Juni, E.-M.-Z. 6082/I.]

— (Schrankenumgestaltung in Wlkanetsch.) Für die Umgestaltung der Handschranken der Wegübersetzung in km 257·3/4 in der Station Wlkanetsch in Zugschranken wurde der Bauconsens ertheilt. [9. Juni, Z. 5730/I.]

— (Sicherungsanlage in Časlau.) In der Station Časlau wird eine Weichensicherungsanlage mit centraler Stellung der Weichen und Signale und elektrischer Blockirung nach System Rank hergestellt. [16. Juni, Z. 6002/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau: Umgestaltung eines Handschrankens: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pardubitz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes, betreffend die Umgestaltung des Handschrankens in km 11·1/2 der Strecke Pardubitz—Josefstadt in einen Zugschranken für den 13. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 12.360.]

Localbahn Starkenbach-Rochlitz. (Theilstrecke Starkenbach—Ernsthal: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, betreffend das Project der Theilstrecke Starkenbach—Ernsthal der projectirten Localbahn Starkenbach-Rochlitz und die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission, betreffend das Project für eine Variante der obigen Theilstrecke Starkenbach—Ernsthal auf den 13. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 6283.]

Elektrische Kleinbahn Teplitz-Eichwald. (Ausweiche in der Station Neumühle.) Das vorgelegte Project für eine Ausweiche in der Station Neumühle in km 2·5/7 der elektrischen Kleinbahn Teplitz-Eichwald wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6073.]

Nachrichten aus Ungarn.

Bacs-Bodrogher Comitatsbahnen. (Abänderung von Stationsnamen.) Der Name der auf der Linie Szabadka (Maria Theresiopel) — Zenta — Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Bacs-Bodrogher Comitatsbahnen liegenden Station Zenta-szállások wurde in Karjad und jener der Station Ó-Kanizsa-szállás in Orom abgeändert.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest-Ujpest-Rákospalota. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Ujpest—Donauufer und Betriebseröffnung.) Am 27. Juni fand unter Führung des Ministerialsecretärs des königl. ungarischen Handelsministeriums Dr. Ladislaus Halászy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Ujpest—Donauufer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68) der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand der Strecke und die Einrichtung derselben als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes derselben sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Die Budapest-Ujpest-Rákospalotaer Strassencisenbahn mit elektrischem Betriebe wurde von der Rechtsnachfolgerin der Firma A. Bodendorfer, der Ungarischen Commercialbank in Budapest, im Vereine mit der Actiengesellschaft für Eisengiesserei und Maschinenfabrikation Ganz & Comp. in Budapest und Leobersdorf finanzirt und erbaut.

Nagy-Károly — Somkuter Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 25. Juni fand unter Vorsitz des Vicepräsidenten Emerich Körmendy, in Verhinderung des Directionspräsidenten Grafen Stefan Károlyi, die diesjährige III. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Nagy-Károly—Somkut statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Laut diesem wurde im abgelaufenen Jahre der Ausbau der Linie von Erdöszáda bis Nagy-Somkut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9 ex 1895) beendet und diese Theilstrecke am 24. März 1895 dem definitiven Betriebe eröffnet. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre der ganzen Nagy-Károly—Somkuter Linie betrugen 369.135 Kronen 55 Heller (+ 69.530 Kronen 22 Heller), die sämmtlichen Ausgaben 193.428 Kronen 38 Heller (+ 28.603 Kronen 14 Heller); der Reingewinn zuzüglich Gewinnvortrag vom Jahre 1894 189.267 Kronen 91 Heller, gegen 135.970 Kronen 74 Heller im Vorjahre. Sämmtliche Anträge der Direction wurden angenommen, das Absolutorium ertheilt und beschlossen, dass der Coupon Nr. 3 der Prioritätsactien vom 1 Juli ab mit 10 Kronen eingelöst und der Gewinnrest von 6702 Kronen 91 Heller auf neue Rechnung vorgetragen werde. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften. In einer nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes wurden sowohl der Präsident Graf Stefan Károlyi, als auch der Vicepräsident Emerich Körmendy wiedergewählt.

Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Pinkafö. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 27. Juni fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten Reichstagsabgeordneten Julius Szájbely die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Szombathely—Pinkafö statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung, welchem zufolge im abgelaufenen Jahre ein Reingewinn von fl. 79.108·71 erzielt wurde. Die Generalversammlung hat beschlossen, fl. 43.605 zur Bezahlung einer fünfpercentigen Dividende nach den Prioritätsactien zu verwenden, den Stammactien gleichfalls eine fünfpercentige Dividende = fl. 18.795 und letzteren ausserdem eine Superdividende von je 80 kr. = fl. 10.047 zuzuwenden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Preussen. (Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 3. Juni 1896 vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien.) Mit Erlass vom 8. Juni d. J. wurde bestimmt, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetze vom 3. Juni d. J., betreffend die Erweiterung des Eisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Privatcisenbahnen und von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern,*) im § 1 unter Nr. I lit. a vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes derselben, und zwar:

1. der Eisenbahn von Löwenhagen nach Gerdauen
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Königsberg i. Pr.,
2. der Eisenbahn von Schönsee nach Strasburg in Westpr.
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg,
3. der Eisenbahnen
   a) von Berent nach Carthaus,
   b) von Konitz nach Lippusch,
   c) von Bütow nach Leba
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Danzig,
4. der Eisenbahn von Jellowa nach Kreuzberg in Oberschl.
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Kattowitz,
5. der Eisenbahn von Koberwitz nach Heidersdorf
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Breslau,
6. der Eisenbahn von Britz nach Fürstenberg i. Mecklb.
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Stettin,
7. der Eisenbahn von Frankenhausen a. Kyffhäuser nach Sondershausen,
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Erfurt,
8. der Eisenbahnen:
   a) von Soltau nach Buchholz,
   b) von Sulingen nach Bassum,
   c) von Paderborn nach Brackwede
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover,
9. der Eisenbahnen:
   a) von Corbach nach Frankenberg i. Hessen-Nassau,
   b) von Weidenhausen nach Herborn
   der Königlichen Eisenbahndirection zu Cassel,
10. der Eisenbahn von Friedrichsdorf nach Friedberg i. Hessen,
    der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. Main,
11. der Eisenbahn von Wipperfürth nach Marienheide
    der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld,
12. der Eisenbahn von Simmern einerseits nach Kirchberg i. Hunsrück, andererseits nach Castellaun
    der Königlichen Eisenbahndirection zu St. Johann-Saarbrücken,
13. der Eisenbahn von Kreuzau nach Heimbach,
    der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln

übertragen wird.

Zugleich wurde bestimmt, dass das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den festzustellenden Plänen nothwendig sind, für die unter 1 bis 6 und 8 bis 13 bezeichneten Eisenbahnen — bezüglich der unter 9a und 10 aufgeführten Linien von Corbach nach Frankenberg i. Hessen-Nassau und von Friedrichsdorf nach Friedberg i. Hessen für die im diesseitigen Staatsgebiete belegenen Theile derselben — nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll.

Italien. (Neue Station Campo di Marte in Florenz.) Am 1. Juni wurde die neue Station Campo di Marte in Florenz eröffnet und gleichzeitig jene von Porta alla Croce sistirt.

— (Simplonbahn. Erhöhung der kilometrischen Staatssubvention.) Das Ministerium des Aeussern hat der Kammer den Gesetzentwurf, betreffend das Uebereinkommen und die Concession der Simplonbahn, der Minister für öffentliche Arbeiten hingegen den Gesetzentwurf für die Erhöhung der kilometrischen Staatssubvention von 3000 Lire auf 4000 Lire vorgelegt.

— (Anschaffung von rollendem Materiale für das adriatische Netz.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat den Antrag der das adriatische Netz betreibenden Gesellschaft wegen Beschaffung des nachstehenden rollenden Materials genehmigt:

4 Tenderlocomotiven,
6 gemischte Personenwagen I. und II. Classe mit Seitengängen
48 Frachtwagen, wovon 30 mit und 18 ohne Bremse.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen war am 31. März 1896 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . . .	46	—	46
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern . . .	17	—	17
Tenderlocomotiven			
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Summe . . .	156	—	156

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71, Seite 1249.

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
II. Personenwagen			
(für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Break-Wagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	68	—	68
Gemischte I. und II. Classe	100	—	100
Wagen III. Classe	226	—	226
Gemischte II. und III. Classe	10	—	10
(für den Secundärdienst):			
Gemischte Wagen I. und II. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Summe	456	—	456
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Toilette	20	—	20
Summe	90	—	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Vieh und Frachten, gedeckt	1144	—	1144
dto. offen, hochbordige	302	—	302
dto. „ niederbordige	486	—	486
dto. „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
Offene hochbordige à 30 t	10	—	10
„ niederbordige à 30 t	10	—	10
Cisternenwagen	21	—	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Summe	2019	—	2019

— (Italienische Secundärbahnen.) In den ersten neun Monaten des laufenden Betriebsjahres, das ist vom 1. Juli 1895 bis 31. März 1896, waren die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen folgende:

Linienbezeichnung		1895—96	1894—95	Differenz
Neapel-Nola-Baiano	L.	264.885	263.534	+ 1.351
Basaluzzo-Frugarolo	„	6.982	6.752	+ 230
Turin-Rivoli	„	108.912	11.238	— 2.326
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	238.832	231.954	+ 6.878
Lugano-Eisenbahn und Schifffahrt	„	58.210	56.542	+ 1.668
Biellesische Localbahnen	„	155.720	141.034	+ 14.686
Fossano-Mondovi	„	28.642	27.404	+ 1.238
Santhià-Biella	„	513.979	506.868	+ 7.111
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	„	308.591	286.965	+ 21.626
Turin-Ciriè-Lanzo	„	411.278	401.199	+ 10.079
Bergamo-Ponte della Selva	„	255.055	213.580	+ 41.475
Eisenbahn Reggio Emilia	„	201.600	167.198	+ 34.402
Poggibonsi-Colle	„	44.358	36.628	+ 7.730
Sardische Secundärbahnen	„	535.791	521.369	+ 14.422
Eisenbahn Nord-Mailand	„	1,883.568	1,766.001	+ 117.537
Novara-Seregno	„	394.679	355.983	+ 38.696
Padua-Montebelluna	„	107.800	112.637	— 4.837
Conegliano-Vittorio	„	60.600	63.307	— 2.707
Parma-Suzzara	„	116.800	115.600	+ 1.200
Cividale-Portogruaro	„	171.700	189.586	— 17.886
Torre-Arsiero	„	117.320	127.330	— 10.010
Vicenza-Schio	„	272.700	273.081	— 381
Bologna-Porto-Maggiore	„	208.900	205.328	+ 3.572
Arezzo-Stia	„	98.300	102.132	— 3.832
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	546.200	563.413	— 17.213
Suzzara-Ferrara	„	229.888	210.484	+ 19.404
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	1,194.790	1,177.773	+ 17.017

Schiffahrt.

Donau-Regulirungs-Commission. (Rechnungsabschluss 1895.) Nach dem summarischen Rechnungsabschlusse pro 1895 des Donau-Regulirungs-Fonds betrugen in diesem Jahre die Empfänge in Baarem zuzüglich des Cassarestes aus dem Vorjahre 2,974.723 fl. 08 kr.; darunter waren reelle Eingänge 1,415.134 fl. 83½ kr., und zwar Activinteressen 8472 fl. 91 kr., Erlös aus Fondsgründen und Kaufschillingsinteressen 375.022 fl. 03 kr., Beiträge der Staatsverwaltung 700.000 fl., Beiträge des Landes Niederösterreich 200.000 fl., sonstige Einnahmen 131.639 fl. 90½ kr.; durchlaufende Eingänge ergaben sich 1,539.857 fl. 97 kr., darunter Vadien, Cautionen, Depositen und fremde Gelder 17.927 fl. 15 kr., Einkommensteuer, Diensttaxen, rückersetzte Vorschüsse 18.445 fl. 12 kr., von dem Fonds für die Wiener Verkehrsanlagen rückersetze Vorschüsse 910.298 fl. 30 kr., Vorschüsse der Bodencreditanstalt 93.187 fl. 40 kr., Vorschüsse der Staatsverwaltung 500.000 fl. Der Cassavortrag ex 1894 betrug 19.730 fl. 27½ kr. Dem stehen folgende Ausgaben gegenüber: Reeller Aufwand in Baarem 1,221.745 fl. 75 kr., und zwar Regie 93.460 fl. 06½ kr., Neubauten 504.505 fl. 98 kr., Dämme 208.041 fl. 84½ kr., Erhaltungskosten der Bauten 232.268 fl. 82 kr., Steuern 2679 fl. 23 kr., Erhaltung der Kaiser Franz Josef-Brücke 3761 fl. 73 kr., Parzellirungs- und Anschüttungsanlagen 158.472 fl. 98 kr., Auslagen für die Quaistrasse 51 fl. 40 kr., Baggerung an den Landungsplätzen 1796 fl. 99 kr., Passivinteressen 16.706 fl. 72 kr.; durchlaufender Aufwand 1,721.723 fl. 65 kr., darunter Vadien und Cautionen, Depositen und fremde Gelder 17.499 fl. 94 kr., Einkommensteuer, Diensttaxen, Vorschüsse gegen Ersatz 3753 fl. 16 kr., Vorschüsse von dem Fonds für die Wiener Verkehrsanlagen 886.411 fl. 42 kr., rückersetzte Vorschüsse an die Bodencreditanstalt 814.059 fl. 13 kr. Als Cassarest verblieben 31.253 fl. 08 kr. Die Gesammtsumme der Ausgaben betrug sonach 2,974.723 fl. 08 kr. In Effecten betrugen die durchlaufenden Eingänge 20.045 fl. 65 kr., und zwar die Vadien und Cautionen 2900 fl., Depositen und sonstige fremde Gelder 17.145 fl. 65 kr., der anfängliche Stand 512.391 fl. 80 kr., alles zusammen 532.437 fl. 45 kr. Dem stehen gegenüber an Ausgaben 10.608 fl. 67 kr., und zwar Vadien und Cautionen 2708 fl. 67 kr., Depositen und sonstige fremde Gelder 13.900 fl., der schliessliche Effectenstand mit 515·828 fl. 78 kr., zusammen 532.437 fl. 45 kr.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 T. Gehalt ist am 20. April ohne Passagiere mit 1007 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 4 Colli Oel, 6 Colli Chemikalien, 18 Colli Bier, 14 Colli Esswaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Wein, 11 650 Stück verschiedene Hölzer; nach Bushire 50 Colli Zündhölzer; nach Samarang 11 Colli Papier, 53 Colli Seife, 75 Colli Erdwachs; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Soerabaya 3 Colli Manufacturwaaren; nach Maurice 4 Colli Lampen, 5 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 30 Colli Zündhölzer; nach Suez 4 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Esswaaren, 4 Colli Spiritus; nach Gedda 4 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Porzellan, 14 Colli Essig, 7 Colli Esswaaren; nach Aden 1 Collo Mützen, 75 Colli Mehl, 122 Colli Papier, 5 Colli Garne, 42 Colli Tabak, 165 Colli Zündhölzer, 4 Colli Glasperlen, 800 Stück verschiedene Hölzer; nach Massaua 84 Colli Alkohol, 3 Colli Manufacturwaaren, 255 Colli Zucker, 155 Colli Bier, 20 Colli Zündhölzer, 1792 Stück Bretter; nach Zanzibar 25 Colli Mehl; nach Mombassa 100 Colli Mehl; nach Delagoa-Bai 50 Colli Quecksilber, 50 Colli Mehl; nach Hodeidah 3 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Garne, 104 Colli Papier, 14 Colli Glasperlen; nach Karachi 50 Colli Papier, 5 Colli Knöpfe, 2 Colli Metallwaaren, 16 Colli Glasperlen, 23 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Zündhölzer, 2 Colli Holzwaaren, 2 Colli Mützen, 13 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Garne, 2 Colli Manufacturwaaren, 4090 Stück verschiedene Hölzer; nach Bombay 18 Colli Mützen, 46 Colli Knöpfe, 832 Colli Papier, 101 Colli Baumwollwaaren, 22 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Erdwachs, 88 Colli Farben, 6 Colli Spielwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 79 Colli Lampen, 87 Colli Manufacturwaaren, 153 Colli Metallwaaren, 28 Colli Holzwaaren, 4 Colli Uhren, 40 Colli Glasperlen, 29 Colli Seife, 200 Colli Talg, 39 Colli Wein, 233 Colli Glaswaaren, 11 Colli Esswaaren, 10 Colli Garne, 2 Colli Parfüms; nach Bagdad 35 Colli Bier, 2 Colli Chemikalien, 8 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 60 Colli Bier, 18 Colli Esswaaren, 4 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Droguen; nach Mahomerah 6 Colli Baumwollwaaren; nach Mangalore 11 Colli Chemikalien; nach Bushire 170 Colli Zündhölzer; nach Calicut 6 Colli Metallwaaren; nach Colombo 5 Colli Garne, 6 Colli Manufacturwaaren, 45 Colli Papier, 11 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Metallwaaren, 3 Colli Holzwaaren; nach Rangoon 25 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Metallwaaren, 22 Colli Manufacturwaaren, 56 Colli Lampen, 19 Colli Papier; nach Sidney 27 Colli Wein, 6 Colli Esswaaren; nach Madras 23 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Glasperlen, 3 Colli Metallwaaren, 10 Colli Liqueure, 4 Colli Holzwaaren, 7 Colli Kurzwaaren, 86 Colli Papier, 6 Colli Lampen; nach Calcutta 18 Colli Knöpfe, 141 Colli Metallwaaren, 6 Colli Schuh-

waaren, 88 Colli Glaswaaren, 12 Colli Kurzwaaren, 85 Colli Garne, 92 Colli Lampen, 8 Colli Holzwaaren. 25 Colli Glaswaaren, 41 Colli Baumwollwaaren, 221 Colli Papier, 76 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Chemikalien, 26 Colli Wein; nach Penang 60 Colli Papier, 9 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Esswaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Singapore 20 Colli Esswaaren, 183 Colli Papier, 50 Colli Mehl, 2 Colli Knöpfe, 90 Colli Bier, 20 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 41 Colli Baumwollwaaren, 31 Colli Wein, 7 Colli Glaswaaren, 1 Collo Mützen; nach Soerabaya 4 Colli Baumwollwaaren, 695 Colli Mehl, 20 Colli Papier, 12 Colli Manufacturwaaren, 125 Colli Erdwachs; nach Samarang 7 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Papier, 20 Colli Bier, 50 Colli Erdwachs; 5 Colli Erdwachs; nach Batavia 10 Colli Erdwachs, 15 Colli Papier, 1 Collo Manufacturwaaren, 4 Colli Glasperlen; nach Tegal 5 Colli Erdwachs; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Macassar 6 Colli Papier, 10 Colli Baumwollwaaren, 130 Colli Garne, 65 Colli Mehl; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Manila 36 Colli Garne, 60 Colli Papier, 375 Colli Bier; nach Hongkong 190 Colli Stahl, 4 Colli Metallwaaren, 10 Colli Knöpfe, 5 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Glasperlen, 52 Colli Seife, 287 Colli Zündhölzer, 50 Colli Bier, 29 Colli Papier, 60 Colli Schwefel; nach Shanghai 100 Colli Zündhölzer, 10 Colli Papier, 1 Collo Manufacturwaaren, 56 Colli Erdwachs; nach Vladiwostok 12 Colli Chemikalien; nach Kobe 5 Colli Droguen, 4 Colli Holzwaaren, 13 Colli Papier; nach Yokohama 18 Colli Esswaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 558.831 Gulden ö. W.

Deutsches Reich. (Hafenverkehr im Jahre 1894 95 in Mainz.) Im Berichtsjahre, d. i. vom 1. April 1894 bis 31. März 1895, sind in Mainz insgesammt angekommen 9387 Personenschiffe (gegen 9917 in 1893/94), 533 Schleppe (gegen 558), 814 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 7,118.371 Centner (gegen 889 mit 6,706.714 Ctr.), 2253 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 11,283.805 Ctr. (gegen 2554 mit 12,304.565 Ctr.) und 25 Flösse mit einem Bestande von 7480 Ctr. (gegen 25 mit 7986 Ctr.). Hievon trafen ein in der Bergfahrt: 3934 Personenschiffe, 427 Schleppe, 441 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,829.146 Ctr., 823 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 7,132.034 Ctr. In der Thalfahrt: 5453 Personenschiffe, 106 Schleppe, 373 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,289.226 Ctr., 1430 Segelschiffe mit 4,151.771 Ctr. und 25 Flösse mit einem Bestande von 7480 Ctr.

Ausgelaufen sind dagegen aus Mainz in demselben Jahre 9387 Personenschiffe (gegen 9917 in 1893/94), 533 Schleppe (gegen 558), 814 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 7,118.371 Ctr. (gegen 889 mit 6,706.714 Ctr.), 2253 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 11,283.805 Ctr. (gegen 2554 mit 12,304.565 Ctr.) und 4 Flösse mit einem Bestande von 2800 Ctr. (gegen 10 mit 5822 Ctr.). Davon entfallen auf den Bergverkehr 5453 Personenschiffe, 427 Schleppe, 438 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,810.788 Ctr., 1553 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,094.240 Ctr. und auf den Thalverkehr 3934 Personenschiffe, 106 Schleppe, 376 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,307.583 Ctr., 700 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 5,189.565 Ctr. und 4 Flösse mit einem Bestande von 2800 Ctr.

Der Gesammtgüterverkehr im Mainzer Rheinhafen betrug 1894/95 in der Zufuhr zu Berg 2,798.964 Ctr., zu Thal 822.107 Ctr., in der Abfuhr zu Berg 106.335 Ctr., zu Thal 584.506 Ctr. Insbesonders wurden zugeführt im Bergverkehre: 23.813 Ctr. Düngemittel aller Art, 5467 Ctr. Soda, 48.915 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 23.101 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 149.485 Ctr. Weizen und Spelz, 67.053 Ctr. Roggen, 103.934 Ctr. Hafer, 3143 Ctr. Gerste, 46.643 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 26.529 Ctr. Oelsaat, 6442 Ctr. Obst, frisches und getrocknetes, 5038 Ctr. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 2781 Ctr. harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 10.982 Ctr. harte Schnittwaare, 1700 Ctr. weiche Schnittwaare, 800 Ctr. weiche Brennholzscheite, 3538 Ctr. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 1324 Ctr. Holzwaaren und Möbel, 1487 Ctr. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1479 Ctr. Bier, 7713 Ctr. Branntwein, 32.776 Ctr. Wein, 40.253 Ctr. Fische, auch Häringe, 40.144 Ctr. Mehl und Mühlenfabrikate, 14.716 Ctr. Reis, 41.616 Ctr. Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 90.322 Ctr. Zucker, Melasse, Syrup, 8884 Ctr. Rohtabak, 106.912 Ctr. fette Oele und Fette, 363.352 Ctr. Petroleum und andere Mineralöle, 1,140.711 Ctr. Steinkohlen, 10.349 Ctr. Coaks, 38.117 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 2700 Ctr. Mauersteine und Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 1971 Ctr. Wolle, roh; im Thalverkehre: 3292 Ctr. Soda, 1684 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 1035 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 16.400 Ctr. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1741 Ctr. Hafer, 8429 Ctr. Gerste, 1970 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 6841 Ctr. harte Schnittwaare, 6320 Ctr. harte Brennholzwaare, 13.608 Ctr. weiche Schnittwaare, 22.000 Ctr. weiche Brennholzscheite, 2808 Ctr. Borke, Lohe, 4096 Ctr. Wein, 1417 Ctr. Mehl und Mühlenfabrikate, 7599 Ctr. Salz, 7065 Ctr. Zucker, Melasse, Syrup, 4022 Ctr. fette Oele und Fette, 38.627 Ctr. Steine und Steinwaaren, 639.550 Ctr. Mauersteine und Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 7480 Ctr. Flossholz.

Abgeführt wurden dagegen im Bergverkehre: 2654 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 1292 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 3659 Ctr. Weizen und Spelz, 807 Ctr. Obst, frisches und getrocknetes, 6621 Ctr. Wein, 1695 Ctr. Zucker, Melasse, Syrup, 838 Ctr. Rohtabak, 13.043 Ctr. fette Oele und Fette, 3424 Ctr. Petroleum und andere Mineralöle, 7359 Ctr. Steinkohlen, 3618 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt; im Thalverkehre: 1469 Ctr. Düngemittel aller Art, 2133 Ctr. Soda, 2729 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 3277 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 1410 Ctr. Cement, Trass, Kalk, 23.633 Ctr. Gerste, 106.765 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 2218 Ctr. Obst, frisches und getrocknetes, 2075 Ctr. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 22.125 Ctr. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 962 Ctr. Holzwaaren und Möbel, 18.268 Ctr. Bier, 2558 Ctr. Branntwein, 90.494 Ctr. Wein, 1217 Ctr. Mehl und Mühlenfabrikate, 1994 Ctr. Zucker, Melasse, Syrup, 14 089 Ctr. fette Oele und Fette, 977 Ctr. Steine und Steinwaaren, 7621 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 7688 Ctr. Thonwaaren, Steingut, Porzellan, 2800 Ctr. Flossholz.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXVII. Stückes.) Das am 6. Juli herausgegebene CXXXVII. Stück enthält unter

Nr. 2358: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 28. Juni 1896, Z. 13.348/IV, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen von der Insel Veglia im Küstenlande.

Nr. 2259: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 28. Juni 1896, Z. 13.349/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach dem Küstenlande.

Nr. 2360: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 28. Juni 1896, Z. 13.350/IV, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus Dalmatien nach dem Küstenlande auf den Bezirke Metković.

Nr. 2361: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 29. Juni 1896, Z. 55.801, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Galizien.

— (Inhalt des CXXXVIII. Stückes.) Das am 8. Juli herausgebene CXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2362: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. Juli 1896, Z. 11.323, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Argesiu nach und durch die Bukowina.

Nr. 2363: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2364: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 3. Juli 1896, Z. 17.607/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Preussen nach Dalmatien.

— (Inhalt des CXXXIX. Stückes.) Das am 9. Juli herausgegebene CXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2365: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 3. Juli 1896, Z. 17.632/IV, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach Dalmatien.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätteneinrichtungen im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Stück Locomotivräder-Drehbank,
2 „ Räderdrehbänke,
1 „ Luftpumpe,
1 „ Rundmaschine für Blechbearbeitung,
1 „ Hobel- und Lochscheere,
1 „ Universal-Abkannte-, Falz- und Umschlagsmaschine,
1 „ Sicken-, Bördel- und Drahteinlegemaschine,
1 „ Tafelscheere.

Die Lieferung dieser Maschinen und Werkstätteneinrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, sowie der genauen Beschreibung zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection erhältlich.

Die Lieferung hat ehestens in diesem Jahre, jedoch längstens bis 30. November d. J. zu erfolgen.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift **„Offerte für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen"** bis zum 10. August 1896, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, sowie aller Zoll- und Patentgebühren franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann;
2. die Gewichte der offerirten Lieferungsgegenstände;
3. die Liefertermine;
4. die Garantiezeit;
5. die Einlieferungsstation.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätteneinrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen; in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein.

Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier 21/34 cm, sind mit 1 fl.-Stempelmarken zu versehen.

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. October 1896 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungsgegenstände selbst erzeugen, beziehungsweise durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im Juli 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg.

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **7. Juli 1896** vorgenommenen **XIII. öffentlichen Verlosung der Pfandbriefe der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt** sind nachstehende Pfandbriefe im Gesammtbetrage von 166.200 fl. gezogen worden:

à 5000 fl.: Nr. 832, 833, 834, 835, 1110, 1130, 1963, 2006, 2336, 2522, 3063, 3446, 3860, 4928, 4930, 4933, 5222, 5290, 5617, 5920;

à 1000 fl.: Nr. 222, 310, 513, 528, 581, 643, 836, 1203, 1416, 1575, 1866, 1923, 1955, 2394, 3233, 3449, 3588, 3698, 4016, 4206, 4248, 4334, 4555, 4558, 4644, 5766, 6100, 6152, 6291, 6322, 6344, 6384, 6500, 7624, 7788, 8595, 9043, 9044, 9123, 9290, 9624, 10011, 10023, 10250, 10715, 10806, 10824, 11000, 11016, 11784, 11812, 11813, 11814, 11815, 12091;

à 500 fl.: Nr. 22, 109, 598, 870, 871, 1136, 1274, 1413, 1734, 2098, 2166, 2424, 2774;

à 100 fl.: Nr. 19, 54, 100, 134, 232, 387, 500, 1154, 1537, 1542, 1596, 1679, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2553, 2786, 2882, 3161, 3683, 3700, 3785, 3881, 4454, 5329, 5691, 5853, 6044, 6132, 6248, 6398, 6788, 6790, 7045, 7053, 7068, 7400, 7574, 7590, 7869, 7870, 7871, 7872, 7873;

à 50 fl.: Nr. 18, 571.

Die Zahlung dieser Pfandbriefe erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten sechs Monate nach der Ziehung, sonach am **2. Jänner 1897** in Wien durch die Anstaltscasse gegen Rückstellung des Pfandbriefes sammt Couponbogen und Talon. Verloste Pfandbriefe werden gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht; dem Pfandbriefbesitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage an 3 Percent Zinsen vergütet.

Von den bei **früheren Verlosungen gezogenen Pfandbriefen sind noch nicht zur Einlösung gelangt:**

à 5000 fl.: Nr. 105, 461, 505, 738, 896, 1294, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1960, 2128, 2422, 2423, 2464, 2789, 3263, 3525, 4063, 4208, 4912, 5038, 5597;

à 1000 fl.: Nr. 289, 362, 880, 1064, 1307, 1371, 1396, 2268, 2277, 2278, 2280, 2281, 2318, 2770, 3140, 3361, 3584, 3671, 3753, 3943, 4084, 5425, 5620, 5725, 6156, 6419, 6429, 6468, 6624, 6894, 6909, 7858, 8116, 8425, 8533, 9494, 9521, 9939, 10125, 10653, 10832, 10921, 10923, 11058, 11155, 11614, 12249;

à 500 fl.: Nr. 280, 325, 869, 897, 898, 923, 1180, 1279, 1326, 1515, 2094, 2264;

à 100 fl.: Nr. 70, 128, 280, 372, 434, 494, 634, 675, 795, 1271, 1406, 1586, 1819, 1914, 1953, 1984, 2043, 2210, 2248, 2295, 2372, 2503, 2515, 2572, 2954, 3125, 3130, 3358, 3390, 3403, 3778, 4600, 4614, 4706, 4806, 4883, 4894, 4958, 4960, 4961, 4962, 4963, 4964, 5157, 5634, 5652, 5766, 5918, 6480, 6534, 6792, 6866, 6948, 7125, 7221, 7260, 7298, 7814, 7929, 8279;

à 50 fl.: Nr. 23, 222, 399, 548, 585.

Die nächste (XIV.) Verlosung findet am 7. Jänner 1897 statt. (522)

Wien, am 7. Juli 1896.

Vom Curatorium der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Ausnahmetarife für todtes Wild und todtes Geflügel und Nachtrag I zum Anhange hiezu.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von todtem Wild und todtem Geflügel zwischen österreichischen Stationen einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, andererseits in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen.

Gleichzeitig gelangt der Nachtrag I zum Anhange des obbezeichneten Tarifes zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zur Preise von je 10 Heller = 10 Centimes zu beziehen.

Wien, am 7. Juli 1896. [496]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Remscheid-Bliedinghausen.

Die am 15. Juli 1896 zur Eröffnung gelangende Station Remscheid-Bliedinghausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld wird mit dem gleichen Tage in die Tarife des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes einbezogen.

Im Verkehre mit der genannten Station gelangen die in den Tarifheften 2, 3 und 4 für die Station Remscheid-Vieringhausen vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 9. Juli 1896. [497]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Csorbasee-Zahnradbahn.)

Die von der Station Csorba der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, bis zur Station Csorbató am Csorbasee führende Csorbasee-Zahnradbahn wird im Monate Juli 1896 für den Gesammtverkehr eröffnet.

Mit dem Tage der Eröffnung — welche nachträglich noch bekannt gegeben wird — tritt der Localtarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf der Csorbasee-Zahnradbahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valeriegasse 11) erhältlich.

Budapest, am 30. Juni 1896. [498]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr eines Separat-Personenzuges (Marktzuges) von Friedek-Mistek nach Krasna mit Anschluss nach Neutitschein, Mähr.-Weisskirchen, Rožnau und Wsetin.

Anlässlich der in Neutitschein, Krasna, Mähr.-Weisskirchen, Wall.-Meseritsch, Wsetin und Rožnau stattfindenden Jahrmärkte wird versuchsweise an den nachstehend angeführten Tagen, und zwar am 22. Juli, 7., 12., 17. und 25. August, 9., 15. und 21. September, 19., 21. und 28. October, 17. November, 1. und 2. December 1896 ein Separat-Personenzug von Friedek-Mistek nach Krasna mit Wagen II. und III. Classe, und zwar das erstemal am 22. Juli 1896, in Verkehr gesetzt werden.

Abfahrt von Friedek-Mistek 4 Uhr 50 Min. Früh
Ankunft in Krasna . . . . 6 Uhr 35 Min. Früh

Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 9. Juli 1896. [499]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Tarife, Theil III, Heft 1.

Mit 1. August 1896 gelangt der Nachtrag VI zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Tarife, Theil III, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Einführung geänderter, bezw. neuer Frachtsätze für gewisse Relationen.
2. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
3. Aenderung von Stationsbezeichnungen.
4. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 9. Juli 1896. [500]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung erhöhter, sowie neuer Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze.) Mit Wirksamkeit vom 1. September 1896 kommen erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze im Verkehr mit Gross-Gerau, sowie neue Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes in den Stationsverbindungen Kitzingen—Gross-Gerau und Kitzingen—Gross-Umstadt zur Einführung. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Ostdeutscher Güterverkehr Gruppe I/II. (Einbeziehung von Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 werden die Stationen Breslau Oderhafen und Pöpelwitz (Umschlag) in den Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) einbezogen.

Entfernungen, sowie Anwendungsbedingungen der Frachtsätze sind bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1211	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter aus der Pos. 8, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gross Latein	Kirwein	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Kreuzer		Im Kartirungswege		
									10·3	5·1	5·2			
				Drahanowitz					8·9	4·7	4·2			
				Namiescht					8·0	4·4	3·6			
1212	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 des nebenbezeichneten Tarifes	St. Peter-Seitenstetten	Sohland	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 bestehenden Bestimmungen	Vom 15. Juli bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes und Tarif-Theil II, Heft 3 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mkpfge. Ausnahmetarif 6a 104	6b —	Im Kartirungswege		
				Wotic	Alt- und Nengersdorf					74	67			
					Bautzen					83	75			
					Berthelsdorf bei Brand					93	83			
					Gröditz					113	91			
					Mosel					115	95			
					Pirna					84	74			
					Reichenbach i. V. ob. Bhf.					103	88			
					Reichenbach i. V. nnt. Bhf.					108	89			
					Remse					119	97			
					Schöneck					92	82			
					Wendischfähre					78	69			
					Zittau					76	68			
					Zwickau					113	93			
				Nakři-Netolic	Falkenstein					—	79			
					Wülknitz					—	99			
				Ražice	Falkenstein					—	76			
					Wülknitz					—	95			
				Radnitz	Falkenstein					—	67			
					Wülknitz					—	87			
1213	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohbenzin (Petrolenm-Naphtha)	a) Pardubitz b) Mährisch-Ostrau	Köln Ehrenfeld	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandsgütertarif	ad a) Frachtsätze der Wagenladungsclasse B ad b) Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 4·06 b) 4·71		Verschieden	Im Kartirungswege	
					Köln Gereon					a) 4·06 b) 4·71				
					Köln Nippes, Neuer Bahnhof					a) 4·05 b) 4·70				
					Köln Rheinstation					a) 4·07 b) 4·72				
					Köln Süd					a) 4·06 b) 4·71				
					Köln Thürmchen					a) 4·07 b) 4·72				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1214	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Quarz der Pos. Q—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Z l i v	Altkladno	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	98·4 Heller	90 Heller	8·4 Heller	Im Kartirungswege		
1215	Oesterr. Nordwestbahn		Pflastersteine der Classe C	S k u t s c h	P a r d u b i t z	Diese Pflastersteine müssen zu Reglezwecken der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt sein. Die Gebührenberechnung erfolgt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	13·9 kr.	9·4 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Strecken-Chef der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
27	Nr. 2 vom 2. Jänner 1896	120	Südbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Kgl. ungar Staatseisenbahnen	Rohpetroleum in Reservoirwagen	Boryslaw Drohobycz	Triest und Fiume	15. August 1896	Neue Frachtsätze für die gleichen Relationen und Artikel sind im Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 27. Juni 1896 sub Position 1157 verlautbart

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

Wien-Simmering und Offenbach a/M.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Alexandrinenstrasse Nr. 23.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (516)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (517)

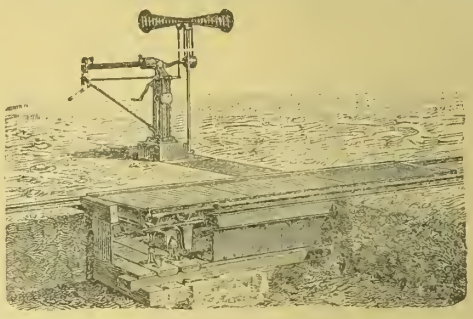
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleisunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien I., Wallfischgasse Nr. 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 78. **Wien, 14. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Polnisch-Ostrau nach Hruschau mit Abzweigungen zur Ziegelei in Muglinau und zur Sodafabrik in Hruschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Marktgmeinde Polnisch-Ostrau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Polnisch-Ostrau nach Hruschau mit Abzweigungen zur Ziegelei in Muglinau und zur Sodafabrik in Hruschau im Sinne der bestehenden Normen mit der Wirksamkeit bis Ende des laufenden Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Juni 1896. Z. 5429/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Fölling nach Radegund mit einer Abzweigung nach Weiz, sowie für eine Drahtseil-, eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schökl.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Stadtbaumeister Andrea Franz in Graz mit dem Erlasse vom 25. Mai 1895, Z. 23.949 (Verordnungs-Blatt Nr. 67 vom 11. Juni 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere schmalspurige Kleinbahnlinien in der Umgebung von Graz rücksichtlich der Strecke Fölling—Radegund mit einer Abzweigung nach Weiz, sowie rücksichtlich einer Drahtseil-, eventuel Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schökl auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 30. November 1895. H.-M.-Z. 69.340.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung von Graz nach Andritz und nach Graz zurück.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Stadtbaumeister Andrea Franz in Graz mit dem Erlasse vom 16. Juli 1895, Z. 37.808 (Verordnungs-Blatt Nr. 88 vom 30. Juli 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine eventuell als Kleinbahn zu behandelnde schmalspurige Bahn niederer Ordnung von Graz über Eggenberg—Gösting—Judendorf—Gratwein—St. Stefan—Andritz nach Graz zurück auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 18. Jänner 1896. H.-M.-Z. 2715.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Mai 1896.) Zu den mit Ende des Monates April in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 762·585 km sind im Verlaufe des Monates Mai durch den Baubeginn der Localbahn Göding-Saitz 37·956 km zugewachsen. Eröffnet und dem Betriebe übergeben wurde die Endstrecke der Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen mit 8·200 km. Es verblieben sonach mit Hinzuziehung der nachträglich constatirten Mehrlänge von 0·480 km der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal am Schlusse des Monates Mai 792·821 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 206·860 km auf Staatsbahnen, 22·220 km auf die Wiener Stadtbahn und 563·741 km auf Localbahnen entfallen. Die Fertigstellung ist mittlerweile erfolgt bei der Staatsbahnlinie Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl und ist in nächster Zeit zu erwarten bei der Localbahn Stramberg-Wernsdorf und bei der Ybbsthalbahn. Die Zahl der im Monate Mai beim Eisenbahnbaue beschäftigt gewesenen Arbeiter hat abermals um ein Bedeutendes gegen den Vormonat zugenommen und die Höhe von 27.508 erreicht (gegen 18.071 im Monate April), das sind 35 Arbeiter pro Kilometer Baulänge. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 vom 11. Juni.)

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Lużan—Zaleszczyki: Theilstrecke km 41·038—42·929: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Juni die k. k. Statthalterei in Lemberg und die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Detailprojectes für die Strecke km 41·038 bis km 42·929 der Linie Lużan—Zaleszczyki der Bukowinaer Landesbahnen die politische Begehung der fraglichen Theilstrecke im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. [E.-M.-Z. 6167.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Erweiterung der Fusswegrampe zu einer Fahrrampe in Guntramsdorf.) Das Project für die Erweiterung der Fusswegrampe zu einer 6 m breiten Zufahrtsrampe zum rechtsseitigen Aufnahmsgebäude der Doppelstation Guntramsdorf wurde genehmigt. [18. Juni, E.-M.-Z. 6029/I.]

— (Bauherstellungen in der Station Baden-Frachtenbahnhof.) Dem Projecte für die Herstellung eines hölzernen Bahnerhaltungsmagazines mit angebauter Lampisterie und einer kleinen Kaserne für die Magazinsarbeiter in der Station Baden-Frachtenbahnhof wurde der Bauconsens ertheilt. [13. Juni, E.-M.-Z. 5809/I.]

— (Herstellung eines Weichenthurmes in der Station Baden-Frachtenbahnhof.) Dem Projecte für die Herstellung eines Weichenthurmes mit Platzinspection in der Station Baden-Frachtenbahnhof wurde der Bauconsens ertheilt. [13. Juni, E.-M.-Z. 5808/I.]

— (Correction der Wegübersetzung in Kilometer 169·015.) Das Project für die Correction der Wegübersetzung in km 169·015 der Strecke Pernegg—Mixnitz wurde genehmigt. [11. Juni, E.-M.-Z. 5760/I.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Reconstruction des Eisack-Viaductes bei Franzensfeste.) Das Project für die Reconstruction des Eisack-Viaductes bei Franzensfeste in km 373·169 wurde genehmigt. [12. Juni, E.-M.-Z. 5339/I.]

— (Linie Kufstein—Ala: Regulirung des Kalterer Abzuggrabens nächst der Eisenbahnbrücke in Kilometer 237·7/8.) Das Project des Landesculturamtes in Innsbruck für die Regulirung des Kalterer Abzuggrabens nächst der Eisenbahnbrücke in km 237·7/8 wurde, insofern bei diesen Herstellungen die Bahnanlage in Betracht kommt und Bahngrund in Anspruch genommen wird, genehmigt. [16. Juni, E.-M.-Z. 2473/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bau einer Geleisebrückenwaage in M.-Ostrau.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Geleisebrückenwaage für die Firma Max Böhm in M.-Ostrau im Zuge der zunächst des Vorbahnhofes in M.-Ostrau im Fabriksrayon der genannten Firma befindlichen Industriegeleises, wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5335/I].

Localbahn Čerčan-Modřan. (Variante km 20·2—29·5: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Königliche Weinberge hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Variante km 20·2—29·5 der Localbahn Cerčan—Modřan auf den 13. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 6155.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von fünf Stück combinirten Post- und Gepäckswagen mit Intercommunication.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn für die Anschaffung von 5 Stück combinirten Post- und Gepäckswagen mit Intercommunication, welche bei der Firma F. Ringhoffer in Prag (Smichow) erbaut werden sollen, die Genehmigung ertheilt. Die bezeichneten Wagen erhalten Achsen und Radreifen aus Martinflussstahl und schmiedeiserne Radgestelle, ferner Spindel- und Vacuumbremse, Dampfleitung, elektrisches Nothsignal mit Kupplung nach dem Systeme Rayl und Vereins-Lenkachsen A 4. [Z. 5045/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung neuer Telephonlinien am Bahnhofe in Wien.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sich im Interesse rascherer Abwicklung des Verkehrsdienstes am Bahnhofe in Wien veranlasst gesehen, drei neue Telephonverbindungen herstellen zu lassen. Die eine Telephonlinie verbindet die Kanzlei des Stationsvorstandes im Aufnahmsgebäude mit der Verkehrskanzlei auf dem Rangirbahnhofe, die zweite verbindet die Verkehrskanzleien des Lasten- uud des Rangirbahnhofes und die dritte die Verkehrskanzlei auf dem Rangirbahnhofe mit der Centralwärterbude. Die Herstellung dieser Telephonverbindungen erfolgte im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien, welche Behörde auch die Ausführung der für diesen Zweck erforderlichen Luftleitungen besorgte. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss. [G.-I.-Z 10.229.]

— (Ergänzung der Telephonanlagen in den Stationen Rzikowitz, Hruschau und Chybi.) Die in den Stationen Rzikowitz, Hruschau und Chybi zwischen der Verkehrskanzlei und dem südlichen Centralwärterposten bestehenden Telephonverbindungen wurden dadurch ergänzt, dass die Verkehrskanzlei auch mit der am nördlichen Ende der genannten Stationen situirten Centralwärterbude telephonisch verbunden wurde. Diese Telephonlinien sind im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Mähren und Schlesien zur Ausführung gelangt. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss. [G.-I.-Z. 8392.]

— (Herstellung telephonischer Verbindungen zwischen den Halte- und Ladestellen Jogsdorf, Ottendorf und Schönstein und den zugehörigen Dispositionsstationen.) Um für die Halte- und Ladestellen Jogsdorf der Localbahn Zauchtel-Bautsch, sowie Ottendorf und Schönstein der Localbahn Troppau-Bennisch ein Verständigungsmittel mit den zugehörigen Dispositionsstationen Zauchtel, bezw. Troppau zu schaffen und hiedurch einerseits die correcte Wagenbestellung zu sichern, andererseits eine möglichst rasche Zustellung und Abholung der Wagen zu erzielen und zweckentsprechend zu regeln, wurdeu die genannten Halte- und Ladestellen durch Anschaltung von Gattinger'schen Feldtelephon-Apparaten an die Morse-Betriebslinien der bezüglichen Localbahnen mit den zugehörigen Dispositionsstationen telephonisch verbunden. Die k. k. General-Inspection hat den Bericht über die im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Mähren und Schlesien stattgefundene Herstellung dieser telephonischen Verbindungen, sowie über die Anwendung der Instruction für die Benützung der an bestehende Telegraphen- und Signallinien stabil angeschalteten Telephon-Einrichtungen zur Verbindung zwischen Stationen und den ihnen untergeordneten Halte- und Ladestellen zur Kenntniss genommen. [G.-I.-Z. 8669.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Typengenehmigung für 10 Stück Personenwagen III. Classe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Typenpläne für 6 Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe mit Bremse und 4 Stück solcher Wagen ohne Bremse, welche in eigener Regie erbaut werden sollen, genehmigt. [Z. 75.724 ex 1895.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbau der Linie Akademiepalast—Victoria-Dampfmühle.) Die Budapester Municipalverwaltung hat an die Direction der Stadtbahn-Gesellschaft die Aufforderung gerichtet, in Betreff des Ausbaues der vertragsmässig vorgesehenen Linie Akademiepalast—Victoria-Dampfmühle ungesäumt Vorkehrungen zu treffen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32). Die Direction der Gesellschaft hat mit Hinweis darauf, dass die Führung dieser Linie direct am Parlamentsgebäude vorüber, sowie auch die Uebersetzung des Leopoldringes in dieser Richtung mit grossen, zur Zeit noch technisch kaum zu bewältigenden Schwierigkeiten verbunden wäre, sich bereit erklärt, die Alternativtrasse, d. i. den Weg durch die Palatingasse, bezw. deren Fortsetzung, zu nehmen, was in der Weise durchzuführen wäre, dass von der Podmaniczkygasse-Linie aus, bei dem Palais des Ackerbauministeriums abzweigend, die Geleise in der äusseren Palatingasse verlegt würden.

— (Ausbau der Linie bis zum israelitischen Friedhofe nächst Kerepes.) Die Budapester Municipalverwaltung hat an die Direction der Stadtbahn-Gesellschaft die Aufforderung gerichtet, die Friedhof-Linie schon jetzt bis zum israelitischen Theile des Kerepeser Gottesackers zu verlängern. Die Gesellschaft erklärte sich bereit, auch diese Linie sofort, und zwar mit Doppelgeleisen auszubauen, sobald zu diesem Behufe die entsprechenden Strassenzüge zur Verfügung gestellt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Begünstigungen für Reisende mit ermässigten Millenniums-Fahrkarten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass bei Lösung ermässigter Millenniums-Fahrkarten nach Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50) den Reisenden die weitere Begünstigung gewährt wird, dass bei Benützung der Eilzüge die einfache Fahrpreis-Differenz bei der Casse nachgezahlt werden kann, worüber von Seiten des Cassiers ein Nachtragsbillet ausgefolgt wird; in diesem Falle wird die Zuschlagstaxe von 60 kr. nicht mehr eingehoben. Wenn der Reisende den in den Heften enthaltenen Mittagmahl-Coupon nicht zu benützen wünscht, wird der Werth desselben gleich bei Lösung des Billets durch die Bahncasse von dem Preis der Karte in Abzug gebracht, und zwar der Coupon II A mit 90 kr. und der Coupon III C mit 70 kr. Diese Coupons werden zu diesen Preisen auch in den Bureaux des Millenniums-Reise- und Verpflegsunternehmens eingelöst.

Zsitvathalbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten k. u. k. Kämmerer Johann Kazy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zvitathal-Localbahn-Actiengesellschaft, d. i. die Linie Nagy-Surány—Aranyos-Maróth—Kis-Tapolcsány, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt der Reingewinn fl. 36.217·99. Nach Dotirung des Reservefonds werden zur Einlösung à fl. 2·80 von 12.063 Stück alten Prioritätsactien fl 33.776·40 verwendet; zur Einlösung à fl. 2.80 der den allgemeinen Reservefonds bildenden 400 Stück Prioritätsactien werden fl. 1120·— bewilligt; zur Einlösung à 76 Kreuzer pro rata temporis, d. i. vom 21. September 1895 bis 31. December 1895, der neu emittirten 1156 Stück Prioritätsactien werden fl. 878·56 und zur ebensolchen Einlösung à 76 Kreuzer der dem allgemeinen Reservefonds zugeführten 40 Stück Prioritätsactien werden fl. 30·40 verwendet. Die verbleibenden fl. 231·54 werden auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 24. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ludwig Tolnay die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Dieser constatirt eine wesentliche Steigerung des Verkehrs und der erzielten Resultate. Mit dem 1894er Gewinnvortrag von fl. 426·96 beziffert sich der Reinertrag auf fl. 93.846·50. Dem Amortisationsplan entsprechend, sind 33 Stück Obligationen am 30. Juni zu verlosen und fl. 3300 zur Einlösung von Prioritätsobligationen am 31. December zu verwenden. Von dem verbleibenden Reste per 90.546·50 werden fl. 89.955·50 zur Einlösung von 21.166 Actiencoupons (Nr. 4) mit je fl. 4·25 = (4¼ pCt.) verwendet und fl. 591 auf neue Rechnung vorgetragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Kotzenau nach Herrnstadt.) Einem Comité in Arnsdorf ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Kotzenau über Polkwitz, Raudten und Köben a. d. Oder nach Herrnstadt ertheilt worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Teresa" von Kobe.) Dieser Dampfer von 1922 Tonnen Gehalt ist am 29. April nach 61tägiger Fahrt mit 119 Passagieren und 2258 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 400.000 kg Reis, 5810 kg Curiositäten; aus Hankow 20.800 kg vegetabilisches Unschlitt, 5200 kg Häute; aus Canton 3500 kg Quassia; aus Hongkong 100 kg Menschenhaare; aus Singapore 50.400 kg Kaffee, 75.600 kg Zinn, 1750 kg Häute; aus Penang 780 kg Effecten; aus Colombo 128.093 kg Cocosöl, 10.150 kg Saponholz, 8200 kg Zimmt, 800 kg Thee, 3400 kg Kaffee, 5000 kg Cocosnüsse, 420 kg Curiositäten; aus Calcutta 11.875 kg Gummilack, 24.056 kg Leinwand, 277.094 kg Häute (hievon 8526 kg für Ancona, 76.733 kg für Venedig und 23.040 kg für Fiume), 234.950 kg Baumwolle für Venedig, 28 520 kg Tamarinde für Venedig; aus Karachi 5150 kg Coriander, 20.350 kg Baumwolle, 27.000 kg Häute (hievon 22.500 kg für Venedig), 268.960 kg Teelseed; aus Bombay 530.950 kg Baumwolle (hievon 83.950 kg Jute für Venedig), 60.900 kg Mirabolamen, 17.762 kg Wurzeln; aus Aden 3907 kg Gummi, 1927 kg Kaffee, 1320 kg Myrrhen, 760 kg Weihrauch. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,109.337 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wiedereröffnung der Station Érd.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Station Érd mit dem 25. Juni sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr neuerdings eröffnet wurde. Die Station Érd wird durch das Budapest-Kalocsaer Personenschiff sowohl in der Thal- wie auch in der Bergfahrt täglich, durch das Budapest-Mohácser Personenschiff auch täglich, jedoch nur in der Bergfahrt berührt.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 26. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Paul Széchenyi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge betragen die:

Activa: Schiffspark fl. 2,699.377·56, Schiffs-Werkstätten fl. 108.913·98, Gebäude fl. 521.784·82, Stationsinventar fl. 34.142·64, Materialien fl. 147.567·88, Cassestand fl. 32.690·88, Werthpapiere fl. 100.094·40, Debitoren fl. 7,390.804·44, Coursdifferenz der Prioritätsobligationen nach der statutenmässigen Abschreibung fl. 146.870, Einrichtung fl. 8324·95. Totale fl. 11,190.571·55.

Passiva: Actiencapital fl. 5,000.000, Prioritätsobligationen fl. 5,154.600, hievon ab verlost fl. 164.200 = fl 4,990.400, Instandhaltungsreserve fl. 257.660·91, Specialreserve fl. 362.222·22, Assecuranzreserve fl. 10.000, verloste Obligationen fl. 164.200, Coupons der Prioritätsobligationen fl. 115.978 50, Creditoren fl. 86.180·91. Gewinn fl. 203.929·01. Totale fl. 11,190.571·55.

Die Direction der Gesellschaft bestellte im vorigen Jahre 4 grosse Salondampfer, 2 kleinere Dampfer für Personen- und Gütertransport, 3 Raddampfer, 4 Schraubendampfer, 91 Eisenschleppschiffe und 18 Eisenpontons, von denen ein Theil bereits übernommen wurde, während der andere Theil im Laufe dieses Jahres zur Ablieferung gelangt. Der Werth der bestellten Fahrzeuge beträgt fl. 4,437.387·80. Ueberdies hat die Gesellschaft

den Schiffpark der Firma Paul Luczenbacher's Nachfolger und den der gewesenen Ungar. Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft käuflich erworben, kaufte ferner einige Schiffe vom Staate und von Privatunternehmungen und miethete den Schiffpark der kgl. Ungar. Staatsbahnen, so dass nach vollendetem Bau der bestellten Fahrzeuge der Schiffpark der Gesellschaft vorläufig aus 14 Personen- und Güterdampfern, 24 Remorqueuren, 202 Schleppschiffen und 49 Pontons bestehen wird. Die Gesellschaft hat ferner für Werkstätten gesorgt, die nöthigen Landungsplätze gesichert und aus dem Special-Reservefonds ein ihren Zwecken entsprechendes Gebäude angekauft.

Die Verkehrsverhältnisse waren im verflossenen Jahre in Folge des während der Hauptsaison eingetretenen niedrigen Wasserstandes für die Schiffahrt ungünstig, wodurch die Leistungsfähigkeit der Schiffe oft nur zur Hälfte ausgenützt werden konnte. Soweit der vorhandene Schiffpark ausreichte, hat die Gesellschaft die vertragsmässigen Fahrten eröffnet, überdies freie Schiffahrt betrieben und auch fremde Schiffe remorquirt.

Im verflossenen Jahre haben die Dampfer 2323 Fahrten zurückgelegt, von welchen 1851 Fahrten auf die Personen-Transportschiffe entfallen. Die Länge der durch die Dampfer zurückgelegten Strecke beträgt 310.212 Kilometer, die Zahl der erreichten Personenkilometer 6,227.650 und die der geleisteten Tonnenkilometer 106,955.456.

Befördert wurden: 165.353 Personen und 2,298.471 Metercentner Frachtgüter, während die Fracht der remorquirten fremden Fahrzeuge 838.959 Metercentner betrug.

Nachdem die Generalversammlung den Bericht zur Kenntniss genommen, wurde sowohl der Direction als auch dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und der Antrag der Direction, betreffend die Vertheilung des Gewinnes, acceptirt, wonach von dem Reinerträgnisse per fl. 203.929·01 fl. 10.196·45 als Dotation für den Reserfefonds, fl. 6117·87 als Tantième der Direction, fl. 125.000 zur Einlösung des ersten Coupons à fl. 2·50, fl. 15.000 zur Dotation des Assecuranzfonds, fl. 10.000 für den Pensionsfonds der Beamten und fl. 5000 als besondere Remuneration für das bei den Organisationsarbeiten des ersten Jahres mitthätig gewesene Personal zu verwenden sind und der verbleibende Betrag per fl 32.614·69 zu Gunsten des 1896er Geschäftsjahres vorgetragen wird.

Der Dividendencoupon für das Jahr 1895 wird vom 27. Juni angefangen an der gesellschaftlichen Hauptcasse und bei der Ungarischen Creditbank mit fl. 2·50 per Actie eingelöst.

Am Schlusse der Versammlung folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis 16. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

10. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

12. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (s. Thessalische Linie über Albanien).

14. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän G. Succicb,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

10. Juli, Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos.
11. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich, } um
13. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos, } Mitternacht.
15. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,

Vergnügungsfahrten: Sonntag den 12. Juli, Dampfer „Massimiliano" von Triest um 7½ Uhr Früh, von Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. Juli, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Flora", Capitän M. Zurich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

12. „ nm 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

15. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Leva,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags (Alexandrien über Fiume),
Dampfer „Apollo", Capitän G. Brazzanovich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

16. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa),
Dampfer „Austria", Capitän G. Ghezzo,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. August, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

15. Juli, Dampfer „Polluce", Capitän P. Craglietto, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Generalversammlung.) Am 22. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Zdenko Ostadál und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Carl Freiherrn von Banhans die 3. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wodňan-Prachatitz abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 1366 Actien mit 273 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte hat sich das Betriebsergebniss in dem abgelaufenen Geschäftsjahre günstig gestaltet, indem die Betriebseinnahmen eine Zunahme um 8·5 pCt. und die Betriebsausgaben eine Verminderung um 7·85 pCt. gegenüber dem Jahre 1894 erfahren haben. Gleichwohl hat sich, hauptsächlich in Folge des Zinsenergebnisses, der Anspruch aus dem Titel der Staatsgarantie um 83 fl. = 0·1 pCt. erhöht. Der Bericht, sowie der Rechnungsabschluss wurden genehmigt. Ferner ertheilte die Generalversammlung dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung, die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Locomotiveisenbahn von Prachatitz nach Wallern zu erwerben, zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die neue Linie den gesellschaftlichen Reservefonds heranzuziehen, neue Actien zu emittiren, ferner ein Anlehen aufzunehmen und die hiedurch nothwendig werdenden Statutenänderungen zu vereinbaren und durchzuführen. Schliesslich wurde der gesammte Verwaltungsrath neuerlich zur Function berufen.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Zdenko Ostadál zum Präsidenten und Dr. Ignaz Mikosch zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. August 1896 gelangt zu dem vom 1. Mai 1896 giltigen Tarife für die Französisch-Englisch-Belgisch-Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Rundreiseverkehre der Nachtrag I zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 10. Juli 1896. [501]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des erhöhten Lagergeldes für Schnittholz (Bretter, Pfosten, Latten) in der Station Prag k. k. Staatsbahnen (K. F. J. B.)

Die laut Kundmachung im Monate October 1895 in der Station Prag k. k. Staatsbahnen (K.F.J.B.) für Schnittholzsendungen eingeführte Erhöhung des Lagergeldes wird mit Giltigkeit vom 15. Juli 1896 aufgehoben, und gelangt von diesem Tage an wieder das tarifmässige Lagergeld zur Einhebung.

Prag, im Juli 1896. [502]

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn. Wolfgangsee-Dampfschiffahrt. Attersee-Dampfschiffahrt. Traunsee-Dampfschiffahrt. Hallstätter See-Dampfschiffahrt.

(Personenverkehr.)

Berichtigung von Fahrpreisen.

In dem vom 1. November 1895 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der Salzkammergut-Localbahn, der Wolfgangsee-Dampfschiffahrt, der Attersee-Dampfschiffahrt, der Traunsee-Dampfschiffahrt, der Hallstätter See-Dampfschiffahrt andererseits, ferner zwischen den Dampfschiffstationen Gmunden Stadt und Hallstatt Markt sind auf Seite 5 die Gebühren in nachstehenden Relationen abzuändern auf:

	Schnellzug I. Classe	Schnellzug II. Classe
	Gulden	
Gmunden Stadt—Hallstatt Markt	2·86	2·14
Hallstatt Markt—Gmunden	2·88	1·85
„ „ —Ebensee-Landungsplatz .	2·11	1·39
„ „ —Ebensee	2·11	1·39

Wien, am 11. Juli 1896. [503]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I—III.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 werden die Station Breslau-Freiburger Bahnhof der kgl. Eisenbahndirection Breslau in die Hefte I—III, die Stationen Bikás-vasgyár und Breznóbánya der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in das Heft II des obigen Kohlenverkehres mit directen Frachtsätzen aufgenommen.

Die Station Breslau-Freiburger Bahnhof ist an den entsprechenden Stellen mit um 1·2 Heller höher als Breslau-Oberschlesischer Bahnhof gehaltenen Frachtsätzen und der Entfernung von 186 km nachzutragen; die Stationen Bikás-vasgyár und Breznóbánya sind im Tarifhefte II, Schnitttafel II, auf Seite 18, an entsprechender Stelle mit den Frachtsätzen

bei Bikás-vasgyár von . 117 } Hellern für
bei Breznóbánya von . . 113 } 100 kg

und im Entfernungsanzeiger auf Seite 23

Bikás-vagyar mit . . . . . 444 km
Breznóbánya mit . . . . . 440 „

nachzutragen.

Budapest, am 23. Juni 1896. [504]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Aufnahme der Station Remscheid-Bliedinghausen.

Mit 15. Juli 1896 wird die Station Remscheid-Bliedinghausen der Eisenbahn-Direction Elberfeld mit den für Remscheid-Vieringhausen bestehenden Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 2 in den Verbandstarif vom 1. December 1888 aufgenommen.

Wien, am 8. Juli 1896. [505]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VI zu dem vom 1. August 1892 giltigen Tarife Theil III, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. September 1896 gelangt der Nachtrag VI zu dem vorbezeichneten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung der Reexpeditions-Bestimmungen.
II. Einbeziehung neuer österreichischer Stationen in den Tarif.
III. Aenderung von Frachtsätzen.
IV. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. Juli 1896. [506]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem vom 1. November 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 1.

Mit 1. August 1896 gelangt der Nachtrag III zu dem ab 1. November 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Einführung geänderter, bezw. neuer Frachtsätze.
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes 2a.
3. Berichtigungen.
4. Aenderung von Stationsbezeichnungen.
5. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 11. Juli 1896. [507]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Nachträgen zu den gesellschaftlichen Localtarifen.

Mit 1. August 1896 treten folgende Nachträge zu den gesellschaftlichen Localgütertarifen in Kraft, und zwar:

1. Nachtrag IV zu dem ab 1. October 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 1, enthaltend:
   a) Geänderte Frachtsätze des Specialtarifes 1 für diverse Relationen.
   b) Geänderte Stationstarife im Verkehre mit der Station Littau (L.B.).
   c) Geänderte Schnitttarife für die Stationen Aussig, Bodenbach, Lobositz, Nimburg und Theresienstadt im Verkehre mit den Stationen der Localbahn Chotzen-Leitomischl.
   d) Neue Stationstarife im Verkehre mit der Station Selč.
   e) Aenderung von Stationsbezeichnungen.
   f) Berichtigungen, bezw. Ergänzungen.
2. Nachtrag IX zu den ab 1. Jänner 1890 giltigen Tariftabellen (Theil II, Heft 2), enthaltend:
   a) Geänderte Frachtsätze des Specialtarifes 1 für diverse Relationen der Hauptlinien (Gruppen I, II und IV).
   b) Geänderte Stationstarife im Verkehre mit der Station Littau (L.B.) (Gruppen I, II und IV).
   c) Geänderte Schnitttarife für die Stationen Beřkovic-Melnik, Hrobec, Nestersitz-Pömmerle, Nestomitz (Zuckerfabrik), Praskovic, Raudnic, Salesel, Schönpriesen, Topkovic-Kartic und Wegstädl-Hněvic im Verkehre mit den Stationen der Localbahn Chotzen-Leitomischl.
   d) Aenderung von Stationsbezeichnungen.
3. Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen temporären Anhange zu den Localgütertarifen Theil II, Heft 1 und 2, enthaltend:
   a) Neue Stationstarife im Verkehre mit Bubna, Lieben, Prag und Stationen der Strecke Wien (excl.)—Hainburg (incl.).
   b) Aenderung von Stationsbezeichnungen.
   c) Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge können demnächst von unserem Tarifverkaufsbureau, I., Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. Juli 1896. [508]

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Tarifirung von Lampenbrennern und Lampentheilen.) Lampenbrenner aller Art aus Messing, Messingblech oder Kupfer etc., sowie Lampentheile aus Eisenguss, Zinkguss oder Messing etc. zählen nicht zu den ordinären Metallwaaren des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter und sind daher bei Stückgutaufgabe nach der allgemeinen Stückgutclasse abzufertigen. Diese Verfügung ist auch für den bayerischen Localverkehr zu beachten.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1893. (Tarifirung des Artikels „Feuerfeste Erde".) In der Nummer 26 des Bayerischen Tarifanzeigers wird darauf aufmerksam gemacht, dass feuerfeste Erde (terre réfractaire) zu den Erden des Specialtarifes III gehört.

Verzeichniss der für den Güterverkehr wichtigeren industriellen Betriebe im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Bayerischen Localbahnen im Privatbetriebe. (Neuauflage dieses Verzeichnisses.) Das im Jahre 1891 herausgegebene vorbenannte Verzeichniss ist in ergänzter und erweiterter Neuauflage erschienen. Dasselbe enthält unter A die bayerischen Eisenbahnstationen in alphabetischer Reihenfolge unter Beifügung der für den Verkehr dieser Stationen in Betracht kommenden wichtigeren industriellen Betriebe und unter B diese Betriebe in alphabetischer Reihenfolge nebst Bezeichnung der Firmen, sowie des Betriebsortes angeführt. Den betreffenden Stationen wird das Verzeichniss durch die Oberbahnämter zukommen. Interessenten können dasselbe um den Preis von 1 Mark durch das Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen beziehen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1893. (Aenderung der Controlvorschriften.) An Stelle der auf Seite 6 des Nachtrages 9 zum vorbezeichneten Tarifhefte unter b, Ziffer I, der Controlvorschriften enthaltenen Bestimmung tritt mit Giltigkeit vom 25. Juni die folgende:

I. Die Ausnahme-Frachtsätze werden von der Versandtstation nur dann angewendet, wenn der Frachtbrief den Vermerk „Seeeinfuhrgut" trägt.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr. (Einführung einer Frachtermässigung für die Beförderung von Schweinen.) Vom 1. Juli 1896 ab wird in dem nachbenannten Verkehrsgebiete bis auf Weiteres für die Beförderung von Schweinen in Wagenladungen eine Frachtermässigung in der Höhe von 50 pCt. der tarifmässigen Gesammtfrachtsätze gewährt. Die Schweine müssen auf den Empfangsstationen entladen und vom Bahnhofe abgetrieben, bezw. dem Schlachthause zugeführt werden.

Die Ermässigung wird gewährt im Verkehre:

von sämmtlichen Staatsbahnstationen in den Provinzen Schlesien, Posen und Brandenburg, sowie in dem Regierungsbezirke Marienwerder

nach den in den Kreisen Tarnowitz, Tost, Gleiwitz, Zabrze, Beuthen O.-S., Kattowitz und Pless gelegenen Stationen: Beuthen O. S. E. und R. O. U. E., Borsigwerk, Brzezinka, Chorzow, Friedrichshütte, Georgenberg, Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte Oberschlesien, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Myslowitz, Naklo, Nicolai, Ruda, Scharley, Schoppinitz R. O. U. E., Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze.

Breslau - Sächsischer Viehverkehr. (Einführung directer Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere.) Mit dem 1. Juli 1896 traten für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen der Station Pitschen des Directionsbezirkes Posen und der Station Chemnitz der Sächsischen Staatseisenbahnen directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben betragen:

a) für Pferde in gewöhnlichen Vieh-, bezw. Güterwagen . . . . . 11·75 Mk.
b) für sonstiges Vieh:
   in einbödigen Wagen . . . . . 8·18 „
   in mehrbödigen Wagen . . . . . 10·87 „

für das Quadratmeter Ladefläche (einschliesslich Abfertigungsgebühr).

Die Entfernung Pitschen—Chemnitz beträgt 454 km.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1216	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Zuckerrüben	Schönstein	Freihe i t a n	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) ad 1. und eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg) ad 2** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. October 1896 bis Ende September 1897		Kreuzer 14·6	12·4	2·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Eine gegenseitige Ergänzung der nebenbezeichneten Minimalquantitäten ist nicht zulässig. Wird eventuell nur das Minimal-Verfrachtungsquantum für Zuckerrüben und nicht auch jenes für Rübenschnitte, oder umgekehrt nur das Minimal-Verfrachtungsquantum für Rübenschnitte und nicht zugleich auch das für Zuckerrüben nachgewiesen, so werden weder die beförderten Zuckerrübensendungen noch die expedirten Rübenschnitttransporte bonificirt
				Fulnek					19·2	16·7	2·5			
			2. Rübenschnitte	Freihe i t a n	Schönstein				12·7	10·5	2·2			
					Fulnek				14·4	11·9	2·5			
1217	**Südbahn-Gesellschaft**	am Oesterr.-Ungarischen Levante-Verkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Ungarn betheiligten Verwaltungen	Pottasche und krystallisirte Soda	Györ (Raab) über Triest seewärts	Constantinopel, Dedeagatsch und Saloniki	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tbeil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Levante-Tarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export aus Ungarn	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35	Im Rückvergütungswege			
			Kallsalz zum Düngen							a) 1·61 b) 1·47 c) 1·23				
1218	**Südbahn-Gesellschaft**		Cement	Kapfenberg		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	a) 116 Heller incl. Mgb. b) 120 Heller incl. Mgb.	Gulden Gold inclus. Mgb. und Steuer Verschieden		Im Kartirungswege		
			a) Kirchbüchl b) Kufstein						a) 104 Heller incl. Mgb. b) 106 Heller incl. Mgb.					
									a) 12 Heller b) 14 Heller					
									Im Kartirungswege					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1219	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, Reisklete, Reisstaub, Reishülsen, Reismehl	Triest Südbahn-Freihafen & B. und Fiume	Jablunkau	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 20. Juli 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 187 kr. ö. W. b) 154 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1220	**Südbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine	M o r i	der Eisenbahnbrücke über den Lenobach bei km 281·24 zwischen Roveredo und Mori	Beförderung mit Separatzügen. Sendungen müssen zur Regulirung des Lenobaches dienen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	11 Kronen pro Wagen, in minimo 240 Kronen pro täglichen Separatzug		Im Kartirungswege		
1221	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steinkohle als Frachtgut	I. Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn II. Strebichovic-Vinafic (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Svolenoves-Smečna	Eger Franzensbad Klingenthal	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 17. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 30. Juni 1897	I. Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 II. Tarif für den inländischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	Kreuzer ö. W. I. II.	36·1 38·2	35·0 37·1	1·1 1·1	Kartirung		
					Ober-Graslitz Tirschnitz				35·7 37·8	35·0 37·1	0·7 0·7			
					Unter-Graslitz				35·5 37·6	35·0 37·1	0·5 0·5			
					Annathal Rothau Mostau Nehanitz				35·3 37·4	35·0 37·1	0·3 0·3			
					Annathal Rothau Eger Franzensbad Klingenthal Mostau Nehanitz Ober-Graslitz Unter-Graslitz Tirschnitz				35·0 —	30·4 —	4·6 —	Rückvergütung		
					Königsberg Maria Kulm Bleistadt Dassnitz Hartenberg Zieditz Davidsthal Falkenau a. d. Eger Neusattl Chodau Weipert Schmiedeberg Kupferberg Pressnitz Reischdorf Sonnenberg Reitzenhain Sebastiansberg Krima Neudorf Domina Schönlind				34·9 — 34·6 — 34·3 — 34·1 — 33·5 — 33·3 — 33·2 — 32·2 — 31·7 — 33·1 — 31·6 — 30·4 — 29·8 — 29·1 — 30·2 — 29·3 — 28·5 — 26·9 —	30·4 — 30·4 — 30·4 — 30·4 — 30·4 — 30·4 — 30·4 — 30·4 — 27·5 — 27·5 — 27·5 — 27·5 — 26·2 — 26·2 — 26·2 — 26·2 —	4·5 — 4·2 — 3·9 — 3·7 — 3·1 — 2·9 — 2·8 — 1·8 — 1·3 — 5·6 — 4·1 — 2·9 — 2·3 — 1·6 — 4·0 — 3·1 — 2·3 — 0·7 —			

Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis längstens 31. August 1897 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag; dieselben werden nicht zurückgestellt

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

Fortlaufende Nummer	1	1222	1223	1224	1225
Die Publication erfolgt	2	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Ahfallholz (Klotzholz nnd Sägeahfälle [d. s. Sänmlinge, Latten- und Schwartenahfälle])	Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Nowosielitza	Paltinoasa	Schichowitz-Rahi	Linz-Umschlagplatz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Volksgarten	Volksgarten Czernowitz Zuzka Sadagóra Bojan Nowosielitza	Eger	Kleinmünchen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Frachthrief nnd Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifhestimmungen	Frachtzahlnng für das effective Gewicht, mindestens aher für 80 Percent des Ladegewichtes unter der Voraussetznng einer rationellen Verladung und Ausnützung des Wagenranmes. Das Auf- und Ahladen hahen die Parteien anf eigene Kosten zu besorgen	Anfgahe als Frachtgnt nnd Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Ahladen hahen die Parteien anf eigene Kosten zu hewirken	Bei Aufgahe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Frachthrief und Wagen. Einhaltnng der sonstigen tarifarischen Bestimmungen. Das Anf- nnd Ahladen hat die Partei selhst zu hesorgen
und gilt in der Zeit	7	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende Decemher 1896	Bis auf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1896	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1896	Bis auf Weiteres, längstens his Ende Decemher 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnnng	8	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9	35 Kreuzer ö. W.	35 Kreuzer	30 kr.	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10	33 Kreuzer ö. W.	30 Kreuzer	23 kr.	6
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11	2 Kreuzer ö. W.	5 Kreuzer	7 kr.	3
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Docnmente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpnnktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14	Die Entladung der Wagen Seitens des Empfängers hat innerhalh sechs Stunden nach erfolgter Bereitstellung derselhen zu erfolgen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1226	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, sowie landwirthschaftliche Maschinen laut Artikeltarif Nr. 1 vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony trs.	Bonenburg, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Münster	Zimony (Semlin) transito, Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Bestimmungen des Tarifes vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transit, Artikeltarif Nr. 1	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif vom 1. November 1895 für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transito	Dermalen bestehen noch keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Im Kilometerzeiger des Tarifes ist die Station Bonenburg mit einer Entfernung von 1509 km und einer Zuschlagsfrist von 3½ Tagen nachzutragen

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Franken Gold

A. Eisen und Stahl in Mengen			B. Eisen- und Stahlwaaren in Mengen			C. Landwirthschaftliche Maschinen in Mengen		
a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
unter	von		unter	von		unter	von	
5000	5000	10.000	5000	5000	10.000	5000	5000	10.000
Kilogramm			Kilogramm			Kilogramm		
6·80	5·70	3·93	7·15	5·90	4·61	7·35	6·15	4·61

1227	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Assling	Nussdorf trs.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	113 kr. ö. W.	103 kr. ö. W.	10 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1228	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podgórze-Bonarka	Zwardón transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Podgórze-Płaszów					22	19	3			
				Podgórze-Bonarka	Orló transit				23	19	4			
				Podgórze-Płaszów					32	29	3			
									31	28	3			
1229	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Glassand	Frankenmarkt	Bürmoos	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. April 1896	20 kr.	14 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1230	1231	1232	1233	1234
Die Publication erfolgt von der und im der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
			Südbahn-Gesellschaft		
für Artikel	Robeisen	Eisenerze	Säuren der Position 8—14 der Güterclassification im Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893	Zuckerrüben, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Position E—6 und 7 der Güterclassification im Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Klein-Schwechat	Oderberg	a) Peček b) Schönweid (chemische Fabrik)	a) Lieben St.E.G. b) Pardubic (St.E.G.) (für Sendungen von Königgrätz)	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pilsen	Landesgrenze bei Csácza	Raitz	Pottendorf-Landegg	Olmütz St.E.G.
				oder vice versa: Hainburg, Deutsch-Altenburg, Petronell, Rohrau, Pachfurth, Bruck a/L., (St.E.G.), Locallahn, Wilhelmsdorf, Trautmannsdorf, Götzendorf (St.E.G.), Himberg, Lanzendorf, Rannersdorf, Mannersdorf, Klein-Neusiedl	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Zahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	58		a) 63·1 kr. b) 59·7 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 86·0 kr. b) 58·1 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	53		a) 58·4 kr. b) 55·0 kr.		a) 60·0 kr. b) 41·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5	1·8 kr.	a) 4·7 kr. b) 4·7 kr.		a) 26·0 kr. b) 17·1 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1897			Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt
Besondere Bemerkungen				Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Das Aufladen in Lieben, sowie das Abladen in Olmütz haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

	1233	1234
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 86·0 kr. b) 58·1 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Hainburg 17·9 Deutsch-Altenburg 17·9 Petronell 16·1 Rohrau 14·8 Pachfurth 14·3 Bruck a/L., (St.E.G.) 12·7 Locallahn 11·7 Wilhelmsdorf 10·1 Trautmannsdorf 9·1 Götzendorf (St.E.G.) 9·1 Himberg 9·6 Lanzendorf 11·9 Rannersdorf 12·2 Mannersdorf Klein-Neusiedl	a) 60·0 kr. b) 41·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		a) 26·0 kr. b) 17·1 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt
Besondere Bemerkungen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Das Aufladen in Lieben, sowie das Abladen in Olmütz haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
26	139 vom 30. November 1895	2060	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn	Zöptan	Vom 1. August 1896 wird zufolge des mit diesem Tage zur Einführung kommenden neuen Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr der in der Rubrik 9 „Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht, Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg“ angeführte Frachtsatz von 39·7 kr. auf 37·3 kr. und in Uebereinstimmung damit auch der in der Rubrik 11 „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg“ bezifferte Nachlass von 3·4 kr. auf 1 kr. pro 100 kg herabgemindert	Die anderweitigen Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses werden hiedurch in keiner Weise abgeändert
27	51 vom 7. Mai 1896	907	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	den Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn	Deutsch-Liebau	Vom 1. August 1896 wird zufolge des mit diesem Tage zur Einführung kommenden neuen Ausnahmetarifes für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr der in der Rubrik 9 „Tarif, auf welcher das Zugeständniss sich bezieht, Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg“ angeführte Frachtsatz von 32·8 kr. auf 31·3 kr. und in Uebereinstimmung damit auch der in der Rubrik 11 „Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg“ bezifferte Nachlass von 2·4 kr. auf 0·9 kr. pro 100 kg herabgemindert	Die anderweitigen Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses werden hiedurch in keiner Weise abgeändert
28	1 vom 4. Jänner 1896	9	Kaschau-Oderberger Bahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte. Oelsaaten und Malz	Stationen der Strecke Kassa—Hetbärs (beide inclusive)	Oderberg loco und trs., Teschen loco und trs., Jablunkau und Karwin	Unter der Rubrik „Besondere Bemerkungen“ wird der Satz „Der Refactiesatz für Teschen loco gilt nur für Gerstesendungen“ unter Einem ausser Kraft gesetzt	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
33	73, 2. Juli 1896	1165	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligte Verwaltungen	Bier	Karwin	Troppau K.F.N.B., M.-Weisskirchen	In der 6. verticalen Rubrik sind statt der Worte „der Bahn“ die Worte „der Partei“ zu setzen	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 79. Wien, 16. Juli 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Wieselburg a. d. Erlauf der k. k. Staatsbahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming, eventuell von der Station Purgstall der gedachten Bahnlinie nach Gresten.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabriksbesitzer Vincenz Poetsch in Perwarth die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Wieselburg a. d. Erlauf der k. k. Staatsbahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming, eventuell von der Station Purgstall der gedachten Bahnlinie über Steinakirchen am Forst und Randegg nach Gresten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. Februar 1896. Z. 83 I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Gravosa nach Ragusa.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Generalagenten der Compagnie de l'industrie électrique de Geneve Carl Prosl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Gravosa nach Ragusa im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 19. Juni 1896. Z. 3431/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzungsstrecken von Dunkelthal über Gross-Aupa zur Bergschmiede und von der Kreuzschenke zur Moharnmühle einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahn von Trautenau nach Dunkelthal mit der Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem behördlich autorisirten Civilingenieur Carl Rieger in Trautenau mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 11. Mai 1895, Z. 19.901 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1895), ertheilte und mit dem Erlasse derselben Behörde vom 26. November 1895, Z. 67.920 (Verordnungs-Blatt Nr. 5 vom 16. Jänner 1896) verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Trautenau nach Dunkelthal mit der Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad und für die Fortsetzungsstrecken von Dunkelthal über Gross-Aupa zur Bergschmiede, sowie von der Kreuzschenke zur Moharnmühle hinsichtlich der letztgenannten Fortsetzungslinien auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 18. Juni 1896. Z. 5176/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Olmütz—Troppau: Umgestaltung der Haltestelle Bransdorf. Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Haltestelle Bransdorf für den 25. Juli anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm bestimmt. [G.-I.-Z. 11.888.]

— (Linie Lemberg—Podwołoczyska: Erweiterung der Station Złoczów. Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung des Projectes für die Erweiterung der Station Złoczów der Linie Lemberg—Podwołoczyska für den 29. Juli anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Franz Roder bestimmt. [G.-I.-Z. 12.572.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Trzebinia—Szczakowa—Myslowitz: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Szczakowa: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Szczakowa für den 24. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 12.442.]

Elektrische Kleinbahn Teplitz-Eichwald. (Ausweiche in der Station Neumühle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung hinsichtlich des von der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft vorgelegten Projectes einer Ausweiche in der Station Neumühle anberaumt. [E.-M.-Z. 6600.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Poseidon“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 3. Mai mit 13 Passagieren und 852 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 5 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Spiritus, 30 Colli Bier, 3 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Wein, 60 Colli Esswaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 30 Colli Zucker; nach Soerabaya 25 Colli Mehl, 139 Colli Erdwachs, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Bushire 50 Colli Zündhölzer; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Bassorah 2 Colli Mützen; nach St. Denis 45 Colli Esswaaren; nach Gedda 1 Collo Manufacturwaaren, 3 Colli Oel, 17 Colli Essig; nach Suez 4 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Esswaaren, 60 Colli Metallwaaren, 2 Colli Spiritus, 53 Colli Zucker; nach Suakim 19 Colli Metallwaaren; nach Aden 17 Colli Garne, 75 Colli Mehl, 50 Colli Zündhölzer, 5 Colli Porzellan, 75 Colli Zucker; nach Massaua 450 Colli Zucker, 28 Colli Garne, 51 Colli Alkohol, 644 Colli Esswaaren, 10.000 Stück verschiedene Holzgattungen; nach Chinde 59 Colli Glasperlen; nach Mombassa 500 Colli Mehl; nach Zanzibar 70 Colli Mehl; nach Hodeidah 6 Colli Metallwaaren, 16 Colli Lederwaaren, 70 Colli Papier, 150 Colli Zündhölzer; nach Gedda 50 Colli Papier; nach Bassorah 102 Colli Papier, 50 Colli Zündhölzer, 50 Colli Farben, 10 Colli Glaswaaren, 11 Colli Glasperlen; nach Bagdad 4 Colli Mützen, 26 Colli Farben, 2 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Zündhölzer, 13 Colli Kurwaaren; nach Bushire 22 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Zündhölzer; nach Delagoa-Bai 50 Colli Quecksilber; nach Bombay 67 Colli Knöpfe, 19 Colli Mützen, 15 Colli Esswaaren, 25 Colli Seife, 23 Colli Kurzwaaren, 32 Colli Baumwollwaaren, 1156 Colli Papier, 2 Colli Spielkarten, 25 Colli Quecksilber, 202 Colli Farben, 114 Colli Garn, 8 Colli Spielwaaren, 12 Colli Musikinstrumente, 118 Colli Lampen, 71 Colli Manufacturwaaren, 202 Colli Metallwaaren, 48 Colli Holzwaaren, 95 Colli Uhren, 8 Colli Chemikalien, 26 Colli Glasperlen, 6 Colli Schuhwaaren, 110 Colli Glaswaaren, 55 Colli Baumwollwaaren; nach Karachi 6 Colli Holzwaaren, 7 Colli Metallwaaren; nach Colombo 7 Colli Glaswaaren, 3 Colli Metallwaaren, 16 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 100 Colli Metallwaaren, 20 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren, 35 Colli Baumwollwaaren; nach Hobsonsbay 3 Colli Droguen; nach Madras 5 Colli Glasperlen, 10 Colli Spiritus, 4 Colli Lampen, 5 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Metallwaaren, 59 Colli Papier, 8 Colli Holzwaaren; nach Calcutta 18 Colli Knöpfe, 70 Colli Papier, 2 Colli Spielwaaren, 13 Colli Holzwaaren, 60 Colli Maschinenöl, 19 Colli Schuhwaaren, 64 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Hopfen, 69 Colli Metallwaaren, 37 Colli Uhren, 16 Colli Glaswaaren, 18 Colli Kurzwaaren, 34 Colli Garne, 37 Colli Lampen, 53 Colli Manufacturwaaren, 21 Colli Glasperlen, 25 Colli Papier, 5 Colli Lederwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Garne; nach Singapore 8 Colli Mützen, 40 Colli Mehl, 29 Colli Bier, 84 Colli Papier, 25 Colli Metallwaaren, 26 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Knöpfe, 28 Colli Glasperlen; nach Batavia 11 Colli Papier, 2 Colli Holzwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 6 Colli Manufacturwaaren; nach Soerabaya 43 Colli Papier, 20 Colli Esswaaren, 10 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Holzwaaren; nach Samarang 18 Colli Papier, 5 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Erdwachs, 3 Colli Glasperlen; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Padang 7 Colli Papier; nach Palembang 6 Colli Papier, 9 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Metallwaaren; nach Macassar 147 Colli Garne, 35 Colli Mehl, 9 Colli Baumwollwaaren; nach Bangkok 25 Colli Garne; nach Cheribon 23 Colli Garne; nach Saigon 40 Colli Erdwachs; nach Hongkong 20 Colli Bier, 29 Colli Papier, 190 Colli Stahl, 11 Colli Spiritus, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 21 Colli Papier; nach Shanghai 4 Colli Metallwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Spiritus; nach Kobe 7 Colli Holzwaaren, 2 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren, 245 Colli Wein, 14 Colli Chemikalien, 41 Colli Spiritus; nach Yokohama 3 Colli Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 568.466 fl. ö. W.

Preussen. (Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die dem Regierungspräsidenten zu Potsdam unterstellten Wasserstrassen.) Der Regierungspräsident in Potsdam hat unterm 17. Jänner 1896 für die ihm unterstehenden Wasserstrassen eine neue Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung erlassen, welche unter Aufhebung von 136 bisher bestandenen einzelnen Vorschriften den Schiffahrtsverkehr auf diesen Wasserstrassen in eingehender Weise regelt. Die Verordnung selbst enthält 147 Paragraphe und zerfällt in drei Theile: die allgemeinen Vorschriften für alle Wasserstrassen, die für einzelne Wasserstrassen giltigen Vorschriften und die Straf- und Schlussbestimmungen.

Der I. Theil enthält in Capitel I allgemeine Vorschriften für alle Arten der Schiffahrt oder Stromanlagen, in Capitel II die besonderen Vorschriften für einzelne Arten der Schiffahrt und Stromanlagen; Capitel I theilt sich wieder in fünf Abschnitte. Abschnitt I trifft Bestimmungen über die Beschaffenheit der Fahrzeuge und der Ladung, sowie über die Bemannung, und zwar über die Länge und Breite der Fahrzeuge, über deren Höhe, Bordhöhe und Tiefgang, über die Steuerbelastung, die Schwerter und Gierbretter, über die Bezeichnung der Fahrzeuge, deren Beleuchtung während der Fahrt und während des Stillliegens, über die Flaggenführung, über die Ladung von Spiritus, Petroleum und Sprengstoffen, über Petroleumkastenschiffe und über die Bemannung. Abschnitt II behandelt das Verhalten beim Anlegen am Ufer, das Ein- und Ausladen und das Ueberwintern, die Befestigung angelegter Fahrzeuge und das Stilliegen im Fahrwasser, Abschnitt III das Verhalten während der Fahrt, und zwar das Segeln, das Treideln, das Ausweichen bei im Fahrwasser liegenden Baggermaschinen, beschädigten Fahrzeugen u. s. w., das Begegnen von Segelschiffen und Flössen unter einander, das Begegnen von Dampfschiffen unter einander, das Begegnen von Dampfschiffen mit Segelschiffen und Flössen, das Ueberholen, das Begegnen und Ueberholen von Motorbooten, das Nebeneinanderfahren und Kuppeln der Fahrzeuge und das Querlegen überstehender Gegenstände. In Abschnitt IV wird das Verhalten bei den Schleusen, Brücken, Fähren, Liegestellen der elektrischen Leitungskabel und der Gas- und Wasserrohre, bei den Laichschonrevieren und Mastenkrahnen geregelt, und zwar im Einzelnen die Annäherung an die Schleusen und die Beschaffenheit der durchzuschleusenden Fahrzeuge, der Schleusenrang im Allgemeinen, das Vorschleuserecht, das Verhalten beim Durchschleusen, das Durchfahren der Brücken, das Vorbeifahren an Fähren, das Verhalten bei den Liegestellen der elektrischen Leitungskabel und der Gas- und Wasserrohre, sowie bei den Laichschonrevieren, dann das Verhalten bei Benützung der Mastenkrahne. Abschnitt V enthält allgemeine Strompolizeivorschriften über das Einlassen von Schutt, Steinen, Auswurfstoffen u. s. w. in die Wasserstrassen und die Entnahme von Sand, Kies u. s. w. aus denselben, über gesunkene und zerschlagene Fahrzeuge, über Beschädigung der Ufer und Störung des Verkehres, über Uferanlagen und Wasserbaue und über die Befugnisse der

Strompolizeibeamten. Capitel II, „Besondere Vorschriften für einzelne Arten der Schiffahrt und der Stromanlagen", gliedert sich in sechs Abschnitte. Abschnitt I handelt von der Dampfschiffahrt, und zwar: A. im Allgemeinen, B. von der Personendampfschiffahrt, C. von der Fracht- und Schleppschiffahrt freifahrender Dampfer und D. von der Ketten- und Drahtseilschleppschiffahrt. Die allgemeinen Bestimmungen betreffen: die Beschaffenheit der Dampfschiffe, deren Bemannung, das Verhalten während der Fahrt und das Verhalten bei Schleusen, Brücken, Fähren und Anlegeplätzen. Die Bestimmungen über die Personendampfschiffahrt betreffen die polizeiliche Zuständigkeit, die für Personendampfer benützbaren Wasserstrassen, die Bezeichnung des Namens und der Tragfähigkeit der Personendampfer, die polizeiliche Bescheinigung vor Inbetriebnahme der Personendampfer, die planmässigen Personenfahrten, die Genehmigung der Dampferanlegestellen, die Beschaffenheit und Benützung der Dampferanlegestellen; die Bestimmungen über die Fracht- und Schleppschiffahrt freigehender Dampfer enthalten Anordnungen über die Wasserstrassen, auf denen Dampfschleppzüge gestattet sind und die Zahl der Anhänge, über die Wasserstrassen, auf denen Frachtdampfer ohne Anhang zulässig sind, über die Fracht- und Schleppdampfer der kgl. Wasserbauverwaltung, über Schleppzüge auf scharf gekrümmten Strecken und über Schleppzüge an Eisenbahn-Drehbrücken. Bezüglich der Ketten- und Drahtseil-Schleppschiffahrt werden Anordnungen über die Benennung, das Ausweichen anderer Fahrzeuge und die Beschädigung der Kette, bezw. des Drahtseiles getroffen. Abschnitt II betrifft die Motorboote und enthält Anordnungen über die Arten der Motorboote, deren Betriebssicherheit und Ausrüstung, Bemannung, die Bezeichnung des Namens und die Tragfähigkeit, die polizeiliche Bescheinigung vor Inbetriebnahme der Motorboote, die planmässigen Personenfahrten und Anlegestellen, das Verhalten während der Fahrt, das Verhalten bei Schleusen, Brücken, Fähren und Anlegeplätzen, sowie über die gewerbsmässige Personenbeförderung mit Motorbooten. Abschnitt III behandelt die Flösserei, und zwar: A. die Beschaffenheit der Flösse und deren Bemannung, im Einzelnen die Breite der Flösse, deren Länge, Verband und Bezeichnung, das Kuppeln der Flösse und deren Bemannung, B. das Verhalten während der Fahrt, das Segeln und Schleppen, C. das Lagern von Flossholz, und zwar die Genehmigung zum Lagern, das Festlegen und Befestigen des Lagerholzes, die Wiederbeseitigung der Holzlagerung und das unbefugte Loslösen von Lagerholz. Im IV. Abschnitte findet die gewerbsmässige Personenbeförderung mit Handkähnen, Booten und Gondeln ihre Regelung in Bestimmungen über die Anmeldung des Gewerbebetriebes, die Zulassung des Gewerbebetriebes, die Führer dieser Boote und deren Pflichten, die sonstigen Sicherheitsvorschriften, die Stand- und Landungsplätze und den Tarif, im V. Abschnitte der Treidelbetrieb durch Pferde, und zwar: A. im Allgemeinen die Treidelvorrichtungen und das Verhalten beim Betriebe, sowie das Vorschleuserecht, B. der gewerbsmässige Betrieb der Pferdetreidelei, insbesondere durch Anordnungen über die Zulassung zum Betriebe, das Verhalten beim Betriebe, die Beschaffenheit der benützten Pferde, den Tarif und die Zurücknahme der Genehmigung. Abschnitt VI endlich betrifft die Fähren und enthält Bestimmungen über die Befähigung des Fährmannes, die zum Fährbetrieb erforderlichen Fahrzeuge, die Tauglichkeit, Belastung und Beleuchtung der Fahrzeuge, die Sicherung der Ueberfahrtsstelle, das Uebersetzen, über die Tariftafeln und schliesslich Ausnahmsbestimmungen.

Der II. Theil, „Die für einzelne Wasserstrassen giltigen Vorschriften", gliedert sich in sieben Capitel. Capitel I befasst sich mit der Havel und Spree, und zwar in Abschnitt I mit der Havel bei Zehdenick und im Einzelnen mit dem Durchfahren der beiden Zugbrücken, dem Aufenthalte zwischen den letzteren und den Anlagen bei Zehdenick; Abschnitt II mit der Havel und Spree bei Spandau, und zwar mit der Mastenführung, mit dem Anlegen bei Spandau, mit dem Durchfahren der Strecke von der Berlin—Hamburger Eisenbahnbrücke aufwärts, mit dem Durchfahren der Charlottenbrücke, mit dem Durchfahren der beiden Eisenbahn-Drehbrücken über die Havel und mit dem Verhalten auf der Stromstrecke zwischen den beiden Eisenbahn-Drehbrücken; Abschnitt III regelt die Verhältnisse der Havel bei Potsdam, und zwar die Durchfahrt an der Pfaueninsel, die Durchfahrt an der Fähranstalt in Sakrow, die Durchfahrt durch die Klein-Glienicker Brücke, den Schiffahrtsverkehr an der Langen Brücke und den Schiffahrtsverkehr an den Ufern der Freundschaftsinsel; Abschnitt IV handelt von der Havel bei Brandenburg, und zwar von der Durchfahrt in Brandenburg und vom Schiffahrtsverkehre bei Rathenow; Abschnitt V von der Spree bei Charlottenburg und Treglow, und zwar vom Schiffahrtsverkehre am Charlottenburger Stau, von der Benützung der Schleusen, von der Benützung des Wehrdurchlasses, vom Verhalten beim Durchfahren des Wehrdurchlasses und von der Aufnahme des Schiffahrtsverkehres bei Treglow. Capitel II handelt in vier Abschnitten von der Hohensaaten-Spandauer Wasserstrasse. Abschnitt I, „Schiffahrts- und Flossverkehr an den Hohensaatener Schleusen", regelt das Anlegen am Oderufer vor den Schleusen, das Anlegen in den Häfen der Schleusen, die Durchschleusung von Flossholz und das Verhalten nach der Durchschleusung; Abschnitt II, „Flossholzverkehr zwischen den Hohensaatener und Lieger Schleusen", die Lagerplätze und die Anmeldung zur Flossholzlagerung, die Beförderung nach den Lagerplätzen und die Befestigung dortselbst, die vorübergehende Lagerung auf dem sogenannten Verbandplatze bei Hohensaaten, die Beförderung des Flossholzes nach den Lieger Schleusen ohne Benützung der Lagerplätze, die Abmessungen und die Beschaffenheit der Flösse und das Schleppen von Flossholz mittelst Kabeldampfers; Abschnitt III, „Schiffahrts- und Flossverkehr an den Lieger Schleusen", die Anmeldung zur Durchschleusung und Verhaltung bei dieser, die Hilfeleistung der Flösser und die Abmeldung von Flossholz, sowie das Anlegen unterhalb der Lieger Schleusen; Abschnitt IV, „Schiffahrts- und Flossverkehr auf dem Finowcanal und auf der sich abwärts anschliessenden Havelstrecke", das Anlegen und Segeln, sowie das Verhalten an den Zug- und Klappbrücken. Capitel III enthält die Vorschriften für den Oder-, Spree- und Friedrich Wilhelms-Canal einschliesslich der Fürstenberger Seen und des Brieskower Sees, und zwar bezüglich des Segelns, der Fahrgeschwindigkeit der Dampfschiffe und des Flossholzverkehres; Capitel IV die Vorschriften für die Rudersdorfer Gewässer, und zwar über den Schiffsverkehr im Kalkgraben und Kalksee und über den Schiffsverkehr an der Woltersdorfer Schleuse; Capitel V die Vorschriften für den Rhin- und die Rhinluchcanäle, und zwar über das Anlegen und Segeln bei Altruppin und über die Benützung der Canalborde am Fehrbelliner Canale und Schwarzen Graben; Capitel VI die Vorschriften über die Canäle des havelländischen Luchs und den Niederneuendorfer Canal, und zwar über die Flösserei und das Segeln; Capitel VII endlich die Vorschriften über die canalisirte Emster und den Nottecanal, und zwar über die Abmessungen der Fahrzeuge, über das Anlegen, über das Verhalten während der Fahrt, über die Deichkronen, Uferanlagen und Wasserbaue und über die Handkähne auf dem Nottecanal.

Der III. Theil der Verordnung enthält die Straf- und Schlussbestimmungen, und zwar zuerst die Strafen und weiters die Anordnung über die Aufhebung von 136 genau citirten älteren Vorschriften, wie über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Verordnung, den 1. März 1896.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. (Generalversammlung.) Am 16. Juni wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Ludwig Kranz die 10. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fehring-Fürstenfeld abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche 4265 Actien mit 426 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte wurden im letzten Geschäftsjahre auf der gesellschaftlichen Localbahn 86.259 (— 1854) Personen und 30.155 (+ 1675) t Güter befördert und insgesammt 86.957 (— 63) fl. vereinnahmt. Die Generalversammlung nahm den Bericht genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde hierauf beschlossen, von dem nach Abzug der 50percentigen Betriebskostenvergütung, der Kosten für ausserordentliche Bahnschäden, der Werthabschreibung und der Verwaltungsauslagen verbleibenden Ueberschusse von 33.850 fl. vorerst das Erforderniss von 1200 fl. für die verlosten Prioritätsactien zu bestreiten, 29.890 fl. zur Bezahlung einer fünfpercentigen Dividende für die Prioritätsactien zu verwenden, 2000 fl. dem Specialreservefonds zuzuweisen und den restlichen Betrag von 760 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. In den Verwaltungsrath wurden Ludwig Kranz wieder- und Alfred von Fröhlich neugewählt. Mit der Wiederwahl der bisherigen Functionäre Gustav Suschnig, Franz Sedelmayer und Franz Doser in den Revisionsausschuss schloss die Generalversammlung.

In der nach derselben abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Alexander Wannisch zum Präsidenten und Ludwig Kranz zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). (Generalversammlung.) Am 16. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Eugen Nedoliczka, die 4. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau) abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche 6484 Actien mit 648 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 vorgelegten Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Jahre auf der Gesellschaftsbahn 107.978 Personen und 21.427 (+ 3545) t Güter befördert und insgesammt 55.633 (+ 6395) fl. vereinnahmt. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht genehmigend zur Kenntniss, ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und beschloss über Antrag des letzteren, von dem nach Abzug der 50percentigen Betriebskostenvergütung, der Rate für das Fahrparks-Zinsen- und Amortisations-Pauschale und der Verwaltungsauslagen sich ergebenden Ueberschusse von 14.175 fl. vorerst das Erforderniss für die verlosten Prioritätsactien per 1400 fl. zu bestreiten, sodann 12.616 fl. zur Bezahlung einer 1·9percentigen Dividende für die Prioritätsactien lit. A zu verwenden und den Rest von 158 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Isidor Bing, Eduard Borckenstein, Adalbert Graf Kottulinsky, Dr. Leopold Link und Josef Ressavar wurden wiedergewählt. Schliesslich wurden in den Revisionsausschuss Hans Edler v. Reininghaus, Gustav Suschnigg und Franz Sedelmayer, zu Ersatzmännern Franz Doser und Sigmund Kofler gewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Alexander Wannisch zum Präsidenten und Adalbert Graf Kottulinsky zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 23. Juni wurde in Salzburg unter Vorsitz des Präsidenten Otto Boas und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Hofrathes Ludwig Sauter, die 9. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gaisbergbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche zusammen ein Actiencapital von 224.400 fl. vertraten. Dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte zufolge betrugen die Betriebseinnahmen 54.769 fl. (+ 5715 fl. gegenüber dem Jahre 1894) und die Betriebsausgaben 26.417 fl. (— 2023 fl.), so dass einschliesslich des Gewinnvortrages ein Betrag von 26.638 fl. der Generalversammlung zur Verfügung stand. Letztere beschloss, über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes, hievon 1308 fl. = 5 pCt. zur Dotirung des Reservefonds und 6000 fl. zur Dotirung des Erneuerungsfonds zu verwenden, für die Tilgung der Prioritätsactien 800 fl. in Abzug zu bringen, sohin eine fünfpercentige Dividende, d. i. 14.820 fl., auf die Prioritätsactien zu vertheilen, 800 fl. zur Tilgung der Stammactien, 1064 fl. zur Abschreibung auf Reservematerialbestände, 123 fl. zur Abschreibung auf Verbrauchsmaterialbestände zu verwenden und den Restbetrag von 1722 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Theodor Freiherr von Dreifuss und Alfred Gormasz wurden wieder- und Steueroberinspector i. P. Franz Eberle neugewählt.

In der hierauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Otto Boas zum Vorsitzenden und Max Lehmann zu dessen Stellvertreter wiedergewählt.

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. (Generalversammlung.) Am 27. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Robert Sturm, die 3. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche 1590 Actien mit 159 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte belief sich der letztjährige Betriebsüberschuss auf 6652 fl., so dass die Staatsgarantie mit 45.752 fl. in Anspruch genommen werden musste und auf die Stammactien keine Dividende zur Vertheilung kommen kann. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. In den Revisionsausschuss wurden die bisherigen Functionäre Arnold Menkes, Alfred Egger und Anton Hiebaum wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Hermann Hinterhuber zum Präsidenten und Dr. Carl Ubl zum Vicepräsidenten, dann die bisherigen Mitglieder des Executivcomité wiedergewählt.

Unterkrainer Bahnen. (Generalversammlung.) Am 27. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Josef Freiherrn von Schwegel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Zdenko Ritter von Forster, die 2. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Unterkrainer Bahnen abgehalten. Bei derselben waren 18 Actionäre anwesend, welche 2704 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die Transporteinnahmen 583.812 fl., diverse andere Einnahmen 12.069 fl., somit die Gesammteinnahmen 595.881 fl., denen Gesammtausgaben von 345.360 fl. gegenüberstehen, so dass ein Reinerträgniss von 250.521 fl. resultirt. Das Erforderniss für die Verzinsung und Amortisirung der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen beziffert sich auf 255.328 fl. Hieraus ergibt sich ein Abgang von 4807 fl., welcher aus den Erträgnissen des gesellschaftlichen Specialreservefonds gedeckt wurde. Die Versammlung nahm den Bericht genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Mit der Wiederwahl des ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitgliedes Carl Luckmann, sowie des bisherigen Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXL. Stückes.) Das am 11. Juli herausgegebene CXL. Stück enthält unter

Nr. 2366: Kundmachung der königl. Landesregierung für Croatien und Slavonien vom 4. Juli 1896, Z. 37.965, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus ganz Steiermark nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2367: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 30. Juni 1896, Z. 84.473 I, betreffend das Verbot der Ein- und Ausfuhr von Borstenthieren aus und nach dem Bezirke Dolnja Tuzla und dem westlichen Theile des Bezirkes Maglaj sammt der Stadt Maglaj im Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXLI. Stückes.) Das am 13. Juli herausgegebene CXLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2368: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 8. Juli 1896, Z. 11.817, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Mehedinte nach und durch die Bukowina.

Nr. 2369: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 10. Juli 1896, Z. 12.830, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach und durch Schlesien.

Nr. 2370: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. Juli 1896, Z. 64.653, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels- (Futter-) Schweinen aus dem Küstenlande nach Niederösterreich.

Nr. 2371: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. Juli 1896, Z. 66.484, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien und dem Occupationsgebiete nach und durch Niederösterreich.

Nr. 2372: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 11. Juli 1896, Z. 20.480, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach und durch Steiermark.

Nr. 2373: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. Juli 1896, Z. 113.495, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Böhmen.

Nr. 2374: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. Juli 1896, Z. 113.643, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus Bosnien und der Herzegowina auf die verseuchten Bezirke Glamoč, Livno und Dervent nach Böhmen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Juli d. J. dem Präsidenten der Seebehörde in Triest Ernst Becher das Komthurkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. Juli d. J. dem Dampfboot-Steuermanne der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Anton Morro in Turn-Severin in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Jänner 1896.)

Ab 1. August 1896 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die ab 1. September 1895 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. September 1895,
I. Nachtrag, giltig vom 1. Jänner 1896.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, gitig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, giltig vom 1. Mai 1893,
II. „ „ „ 1. September 1895,
III. „ „ „ 1. April 1896.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. September 1895.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. September 1895,
I. Nachtrag, giltig vom 1. April 1896.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab 1. August 1896 bis Schiffahrtsschluss 1896 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

	Markpfennig per 100 kg
1. Für Sendungen von Donaustationen unterhalb Wien bis einschliesslich Moldova, dann von Stationen der Theiss, der Save, der Drau, des Bega-, Franzens- und Franz Josef-Canals	6
2. Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen .	8

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende Jänner 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Juli 1896. [509]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab 1. August 1896 bis Schiffahrtsschluss 1896 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von allen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz gelegenen Donaustationen, von Theiss-, Drau- und Savestationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josef- und Begacanals nach Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz	3	Kreuzer
2. Nach Barcs		
a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Franzens-, Franz Josef- und Begacanals . .	3	„
b) von Draustationen	2	„
3. Nach Sissek		
a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Begacanals	3	„
b) von Savestationen	2	„
4. Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen .	2	„
5. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen nach Temesvar, Szegedin, Essegg, Barcs, Sissek, Neusatz, Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz	10	Centimes

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom 1. August 1896 bis Schiffahrtsschluss 1896 in den vorstehend

sub 1, 2, 3 und 4 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q,

sub 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3 und 4 mit jener der Verkehrsrelation sub 5 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die solcher Art effectuirten Schleppladungsquantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der oben bezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis Ende Jänner 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Juli 1896. [510]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt hiemit bekannt, dass sie die Verpflichtung übernimmt, alle ab 1. August 1896 bis Schluss der diesjährigen Schiffahrt von ihr nach den bayerischen Schiffsstationen zur Expedition übernommenen Getreide- und Mahlproductesendungen, soweit deren Transport innerhalb der Periode der offenen Schiffahrt überhaupt möglich ist, zu den jeweilig bestehenden Frachtsätzen an ihren Schiffsbestimmungsort zu befördern.

Insbesondere jedoch übernimmt es die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die ursprünglich nach den Schiffsstationen Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg adressirten Getreide- und Mahlproductesendungen auch in dem Falle, als wegen Niederwasser auf der Strecke Passau—Regensburg der Schiffsverkehr auf dieser Strecke zeitweilig eingestellt oder eingeschränkt werden muss, zu den bestehenden Schiffsfrachtsätzen mit eventueller Benützung des Bahnweges ab Passau nach Vilshofen (Bahnhof), Deggendorf (Bahnhof), Straubing (Bahnhof) und Regensburg (Bahnhof) zu stellen, bezw. die zum Umschlag in Regensburg bestimmten Sendungen schon ab Passau auf dem Bahnwege zu den via Regensburg sich ergebenden Gesammtfrachten (Schiffsfracht bis Regensburg und Bahnfracht ab Lände Regensburg) nach den Seitens der Parteien verfügten Bahn-Bestimmungsstationen zu befördern. Die letztere Abfertigungsweise wird möglichst im Kartirungswege zur Durchführung gelangen.

Als theilweise Entschädigung gegenüber den aus dieser Garantie resultirenden Mehrauslagen werden im Verkehre nach den bayerischen Schiffsstationen Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg für alle Aufgaben ab 1. August 1896 bis Schluss der diesjährigen Schiffahrt folgende Expeditionsprämien eingehoben, und zwar:

a) für zu den Kartirungssätzen für Getreide etc. vom 1. September 1895 abgefertigte Sendungen
nach Obernzell, Passau, Vilshofen und Deggendorf . . 5 Pf. per 100 kg
nach Straubing und Regensburg . . . . . 10 „ „ 100 „

b) für zu den via Passau bestehenden Frachtsätzen des Getreide-Ausnahmetarifes Nr. I vom 1. September 1895 nebst Nachträgen abgefertigte Sendungen (an Stelle der im Haupttarife auf Seite 4 bezeichneten Umladegebühr von 10 Pf.) . . . . . 5 „ „ 100 „

Die Gesellschaft behält sich jedoch immerhin vor, im Nothwendigkeitsfalle die Aufnahme von Sendungen für die bayerischen Schiffsstationen je nach Umständen zu beschränken oder ganz einzustellen.

Wien, 10. Juli 1896. [511]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Stein-Irresdorf für den Frachtstückgutverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtete Station Stein-Irresdorf der Strecke Budweis—Salnau wurde am 15. Juli 1896 auch für den Frachtstückgutverkehr, mithin für den Gesammtverkehr mit der Beschränkung eröffnet, dass Fahrzeuge, lebende Thiere und explosive Güter nicht zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen können.

Bis zur Durchführung im Tarifwege werden für Stückgüter nachstehende Frachtsätze der Gebührenermittlung zu Grunde gelegt:

Stein-Irresdorf Von oder nach	Frachtgüter der Stückgutclasse I	II
	Kreuzer per 100 kg	
Adolfsthal	37	37
Budweis loco	56	56
„ transit südlich	52	52
„ „ nördlich	56	56
Gojan	21	21
Goldenkron	31	31
Höritz	11	11
Krems-Mřič	46	46
Krumau	26	26
Oberplan	21	21
Pořič	49	49
Salnau	27	27
Schwarzbach-Stuben	14	14

Wien, am 14. Juli 1896. [512]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Gross-Senitz für den beschränkten Eilgutverkehr.

In der bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichteten Haltestelle Gross-Senitz der Strecke Olmütz—Čellechowitz—Kosteletz können ab 15. Juli 1896 auch Eilgüter zur Aufgabe gebracht werden. Bis zur Durchführung im Tarifwege werden für Eilgüter überhaupt nachfolgende Taxen der Gebührenermittlung zu Grunde gelegt, und zwar:

Von oder nach Gross-Senitz nach oder von	Kreuzer per 100 kg
Čellechowitz	41·5
Drahanowitz	22
Gross-Latein	28
Horka	28
Namiescht	18
Olmütz-Hodolein	43
Olmütz-Stadt	37
Přikaz	20

Wien, am 14. Juli 1896. [513]

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Verbandstarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 gelangt der Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes nebst einem Berichtigungsblatte zur Einführung.

Insoweit durch diesen Tarifnachtrag Frachterhöhungen zu Tage treten, bleiben die betreffenden bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. September 1896 in Kraft.

Nachtrag III enthält unter Anderem:

1. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 40 für die Beförderung von Malz.
2. die Aufnahme der Stationen Enzesfeld und Wittmannsdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 1 (Frachtgüter aller Art in Wagenladungen).
3. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 (Wolle) für Pernitz-Muckendorf (k. k. Oesterr. Staatsbahnen).

Exemplare des Nachtrages III sind durch die Verwaltungen, bezw. Stationen der betheiligten Eisenbahnen zum Preise von Kronen 0·10 für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juli 1896. [514]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife vom 1. Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 gelangt zum Tarife für obgenannten Kohlenverkehr der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 kr. zu beziehen.

Wien, am 12. Juli 1896. [515]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil III, Heft 3.)

Einbeziehung der Station Heřmanměstec.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1896 wird die Station Heřmanměstec der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Getreide- etc. Ausnahmetarif, Theil III, Heft 3, Abtheilung I B, vom 1. December 1894 aufgenommen.

Die Frachtsätze berechnen sich im Verkehre mit sämmtlichen deutschen Tarifstationen durch Anstoss von je 0·13 Mk. an die für die Station Přelouč der genannten Verwaltung bereits bestehenden directen Frachtsätze.

Im Verzeichnisse der österreichischen Tarifstationen ist die Station Heřmanměstec auf Seite 176 des Tarifes unter „7. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der Reexpeditionsgruppen-Nummer XXVII“ nachzutragen.

Wien, am 14. Juli 1896. [516]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Ausserkraftsetzung von zusätzlichen Bestimmungen des Theiles I, Abtheilung A.

In Folge Herstellung der directen Schienenverbindung mit Constanza (Küstendje) treten folgende Bestimmungen des Theiles I, Abtheilung A, dieses Güterverkehres, welche Verkehrsbeschränkungen für vorgenannte Station enthalten, ausser Kraft:

Der 3. Absatz der zusätzlichen Bestimmung 2 zu § 6;

die zusätzliche Bestimmung 8 zu § 13, und

der 2. Absatz der zusätzlichen Bestimmung zu § 37.

Wien, am 10. Juli 1896. [517]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Militärtarif für die österr. Eisenbahnen.

Herausgabe des Nachtrages V zu dem ab 1. November 1892 giltigen Militärtarife für die österr. Eisenbahnen.

Mit 1. August 1896 tritt der Nachtrag V zu dem oben genannten Tarife in Kraft:

Dieser Nachtrag enthält:

I. Neues Verzeichniss jener Eisenbahnen, für welche der Militärtarif giltig ist.
II. Ergänzung der Bestimmungen über die Beförderung von Hunden.
III. Berichtigung, bezw. Ergänzung des Anhanges.
IV. Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes.
V. Berichtigung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Militärgütern.
VI. Ergänzung der speciellen Bestimmungen für bestimmte Transportgegenstände.
VII. Berichtigung der Bestimmungen für Verbindungsbahnen.

Wien, am 14. Juli 1896. [518]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Bestimmungen für den Verkehr mit Braila Dock und Galati Dock.

Die am 1. Mai 1896 mit dem Nachtrage III zum Heft 1 (Seite 30) des Tarifes (Theil II) für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband eingeführten Bestimmungen für den Verkehr mit Braila Dock und Galati Dock erhalten den folgenden Zusatz:

„Zollgüter, welche laut Frachtbrief für Braila oder Galati bestimmt sind, werden, insofern der Versender die Verzollung an der Grenze im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben hat, stets auf Braila Hafen und Galati Dock abgefertigt. Ebenso werden Güter, welche Ausfuhrs- oder Durchfuhrs-Zollformalitäten in Rumänien unterworfen sind, nur in Braila Hafen und Galati Dock zur Abfertigung übernommen und von dort directe abgefertigt. Ausserdem können auch alle übrigen Güter, welche in Braila Hafen oder

Galati Dock mit directen Frachtbriefen zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen, von, bezw. nach diesen Stationen insolange direct abgefertigt werden, als im Tarife Frachtsätze für Braila (loco) und Galati (loco) vorgesehen sind. Für die Beförderung der Sendungen von Braila nach dem Hafen und von Galati nach dem Dock und vice versa gelangen die diesbezüglichen, in dem vorstehend bezeichneten Tarifnachtrage angeführten Zuschlagsgebühren zur Erhebung."

Wien, am 13. Juli 1896. [519]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Verbandstarife.

Mit 1. August 1896 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung, bezw. Aenderung des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
II. Abänderungen der Nomenclatur der Ausnahmetarife IV und IX.
III. Geänderte Frachtsätze der Eilgut-, Classen- und Specialtarife.
IV. Geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife I—IX, XIII, und Einbeziehung der Station Alt-Sandez in den Ausnahmetarif VI und der Station Lubaczów in den Ausnahmetarif VII.
V. Neuer Ausnahmetarif X.
VI. Einbeziehung der Stationen Bielitz und Saybusch-Zablocie in den Ausnahmetarif XI.
VII. Neuer Ausnahmetarif XIV.
VIII. Zuschlagstaxen für den Verkehr mit Cormons.
IX. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen und Kilometerzeiger, sowie des Verzeichnisses der Lieferfristen.
X. Aenderungen und Ergänzungen des Anhanges.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer commerciellen Direction in Wien und bei den übrigen betheiligten Verwaltungen, sowie durch die im bezüglichen Verbandstarife enthaltenen Stationen zum Preise von 40 Heller per Stück käuflich bezogen werden.

Wien und Budapest, am 13. Juli 1896. [520]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Wiener Verbindungsbahn.

Festsetzung von Zuschlagsfristen.

In Folge der durch den Umbau des Bahnhofes Wien Hauptzollamt verursachten Erschwernisse wurden in Gemässheit des § 53 (3) des Betriebsreglements und des § 6 (3) der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 474/III, vom 13. Juli 1896 die Lieferfristen für den Verkehr mit Wien Hauptzollamt, Wien Markthalle und Wien Freilager am Schüttel, ferner für den Verkehr zwischen Wien Nordbahnhof einerseits und Wien Südbahnhof, sowie Wien Aspangbahnhof andererseits und in beiden Richtungen darüber hinaus, bezw. die hiefür im Tarife der Wiener Verbindungsbahn unter VIII festgesetzten Zuschlagsfristen für Eilgüter und lebende Thiere um einen Tag und für Frachtgüter um zwei Tage verlängert.

Die vorbezeichneten Zuschlagsfristen treten für die Dauer des Umbaues des Bahnhofes Wien Hauptzollamt sofort in Wirksamkeit.

Wien, im Juli 1896. [521]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
als betriebführende Unternehmung der Wiener Verbindungsbahn.

Elektrische Localbahn Bielitz-Zigeunerwald.

Einführung eines Personentarifes.

Strecke	Fahrpreis für Erwachsene Kreuzer	Kinder
Bahnhof—Sparcasse	6	3
Sparcasse—Park	6	3
Park—Zigeunerwald	10	5
Bahnhof—Park	12	6
Bahnhof—Zigeunerwald	20	10
Sparcasse—Zigeunerwald . . .	15	8

Bielitz, am 6. Juli 1896. [522]

Bielitz-Bialaer Localeisenbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif. (Ausdehnung der Frachtermässigung für Schweine.) Die mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 zur Einführung gelangte 50percentige Frachtermässigung für Schweine in Wagenladungen nach Oberschlesien (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78) wird auf den Versandt von sämmtlichen Staatsbahn-Stationen in den Provinzen Pommern, Ost- und Westpreussen ausgedehnt.

Bromberg-Sächsischer Verband. (Einführung neuer Frachtsätze für die Beförderung von Vieh.) Mit Giltigkeit vom 2. Juli treten im Bromberg-Sächsischen Verbande zwischen den Stationen Hebron-Damnitz und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) für den Bahnweg über Stargard in Pommern—Berlin—Röderau neue Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Tarif für den Verkehr der Localbahn Bayreuth-Warmensteinach.) Für den Verkehr der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Bayreuth-Warmensteinach kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die kilometrischen Entfernungen für die Frachtberechnung im Uebergangsverkehr sind derart zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Bayreuth die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn ersichtlichen Entfernungen angestossen werden.

Die Leitung der Sendungen erfolgt wie im Verkehre mit Bayreuth.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Güterabfertigung im Verkehre mit der Localbahn Bayreuth-Warmensteinach.) Der Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung kommenden Localbahn Bayreuth-Warmensteinach mit den Bayerischen Privatbahnen, dann mit den sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Bayreuth nach den für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecken Mindestfrachten nicht berechnet werden.

nachstehende Transitfrachtsätze für 100 kg in Mark

Kilometer	Es gelten zwischen Bayreuth und	Stückgut			Wagenlagungen						Ausnahmetarif für	
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarif				Holz des Specialtarifes II	Stammholz
					A¹	B	A²	I	II	III*		
5	Friedrichsthal	0·24	0·16	0·16	0·09	0·09	0·09	0·08	0·08	0·07	0·08	0·07
14	Weidenberg	0·42	0·25	0·25	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·10	0·10	0·10
23	Warmensteinach	0·63	0·35	0·35	0·21	0·20	0·18	0·16	0·14	0·12	0·13	0·12

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Bayreuth-Friedrichthal Specialtarif III: 0·01
„ -Weidenberg Specialtarif III: 0·04 } Mark für 100 kg
„ -Warmensteinach Specialtarif III: 0·06

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bau-Ausschreibung.

Aus Anlass der Herstellung der normalspurigen Localbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg wird in der Theilstrecke Teplitz—(Settenz—)Lobositz die Ausführung der nachstehenden Arbeiten im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Die Unterbauherstellungen und Nebenarbeiten, ausschliesslich der Eisenconstructionen der Objecte, im präliminirten Betrage per 1,403.483 fl. 11 kr. ö. W.;
2. die Herstellung des Oberbaues und der Schotterlieferung, ausschliesslich der Lieferung der Oberbaumaterialien, im präliminirten Betrage per 162.677 fl. 93 kr. ö. W.;
3. die Hochbauherstellungen, ausschliesslich der Lieferung der Drehscheiben, Heizhaus- und mechanischen Einrichtungen, sowie der Eisenconstructionsperrons, im präliminirten Betrage per 440.084 fl. 93 kr. ö. W.,

und zwar die Herstellungen aller in der Theilstrecke Teplitz—(Settenz)—Lobositz gelegenen oder einzelner, jedoch in einer Strecke zwischen einzelnen Stationen zusammenhängenden Hochbauobjecte.

Das Detailproject für die Herstellung der genannten Theilstrecke, beziehungsweise die Pläne, Preistabellen, Kostenvoranschläge, sowie die allgemeinen und speciellen Baubedingnisse, an deren Bestimmungen die Offerenten gebunden sind, liegen in der Bauleitungskanzlei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Schönau Nr. C. 100 „Peterhof") täglich während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die schriftlichen Offerten, versehen mit der in den allgemeinen Baubedingnissen angeführten Aufschrift, sind versiegelt bis längstens **20. August 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz einzureichen, und muss denselben ein Vadium in der Höhe von mindestens 3 (drei) Percent des Gebotes in Baarem oder in Werthpapieren, zum Tagescourse des Einreichungstages berechnet, beigeschlossen werden.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft behält sich vollkommen freie Wahl unter den Offerenten vor.

Teplitz im Juli 1896.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die **Lieferung von weichen Schnitthölzern für Werkstättenzwecke** für den Bedarf des Jahres 1897 im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und specielle Lieferungsbedingnisse, zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Wien (Hintere Südbahnstrasse 1) an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben, beziehungsweise bezogen werden können.

Die Preise sind franco einer Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft inclusive aller Spesen zu stellen.

Das mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformulare ist in dem hiezu bestimmten Couvert versiegelt längstens bis zum **27. Juli l. J., 12 Uhr Mittags,** dem Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz 3, zuzustellen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 7. September l. J. im Worte zu bleiben.

Die Direction behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Schliesslich wird bemerkt, dass nur auf feinjähriges schlichtes Holz — mit Ausschluss galizischen Holzes — und vorzugsweise auf Fichten reflectirt wird und dass mindestens ein Drittel der benöthigten weichen Bretter und Pfosten, sowie das ganze benöthigte Quantum Föhrenholz längstens bis Ende October l. J. zur Ablieferung gelangen muss.

Wien, im Juli 1896.

Die **Direction** der

priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1235	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Altes Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlabfälle, Pos. A 4/a und E 9 der Güterclassification im Theil I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschlands etc. andererseits	von oder nach Biberach Cannstadt Stuttgart Hauptbahnhof Ulm (Stationen der kgl. Württembergischen Staatsbahnen)	Assling, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	In Abtheilung a) bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Frachtbrief und Wagen. In Abtheilung b) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf Sendungen in Wagen von weniger als 10.000 kg Ladegewicht finden die Frachtsätze sub b) keine Anwendung	Vom 18. Juli 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft Nr. 1 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband		Mark Abtheilung a) 1·83 1·95 1·96 1·75 b) 1·70 1·81 1·82 1·61		Im Kartirungswege		
1236	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Dolomit	Morgenroth	Rattka	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife		66 Markpfennig		Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1897	
1237	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Brünn St.E.G.	Lettovic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	15·8 kr.	12·8 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
1238	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine, Chamotteziegel, Chamottemörtel	Hallstadt	Krompach	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 7. September bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	86·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1239	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Illava	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau, Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II. Heft 4	Verschieden	37·0 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1240	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe A	Floridsdorf	Prag (k.k.St.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Vom 25. Juli 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	113 kr.		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
				oder vice versa										
1241	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zinkweiss	S e t t e n z	Wien II (K.F.d.B.) Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.) Wien Lagerhaus und Wien Praterquai	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Vom 25. Juli 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894, bezw. Nachtrag II zu diesem Tarife	192 kr.	151 kr.	41 kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1242	**Oesterr. Nordwestbahn**	Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz	Mauer- und Dachziegel	Č a s l a u	Žleb	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz	K r e u z e r 9·5	6·7	2·8	Im Kartirungswege		
					Ronow				14·0	8·7	5·3			
					Zawratetz-Třemošnitz				15·5	10·3	5·2			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
28	Nr. 62 vom 4. Juni 1896	Nr. 1046	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Chamottesteine, Chamotteziegel, Chamottemörtel	Halbstadt	Krompach	6. September 1896	

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C., Hansvogteiplatz 2. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forostreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne. Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenborg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dahr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

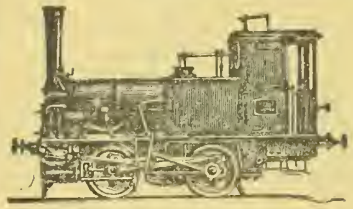
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

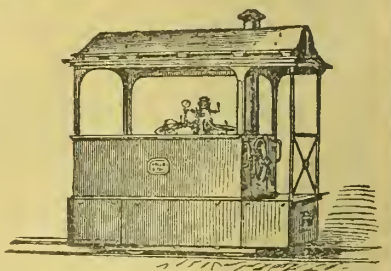
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(515)





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

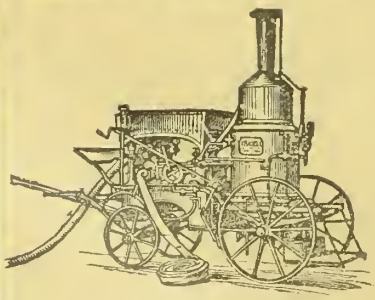
LOCOMOBILEN

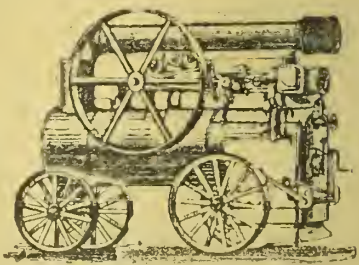
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.





Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 80. **Wien, 18. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1896 und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896,*) betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.**)

Die Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren wird mit Giltigkeit vom 1. August 1896 in der folgenden Weise abgeändert, bezw. ergänzt:

In der Einleitung ist nach „im § 7 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207“, zu setzen:

„in den §§ 5 (Z. 14) und 6 (Z. 24) des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1896)“.

§ 1.

Im Abs. 1 sind die Worte „(Tariftheile I und II)“ zu streichen.

§ 2.

In Z. 2, Abs. 1 und 2 sind die Worte „der Aufsichtsbehörde“ zu ersetzen durch: „des Eisenbahnministeriums“.

§ 3.

In Abs. 1, Abs. 3 lit. n und Abs. 6 sind die Worte „der Aufsichtsbehörde“ zu ersetzen durch: „des Eisenbahnministeriums“.

In Abs. 3, lit. a, ist nach „Wohnort“ einzuschalten: „oder Sitz“.

In Abs. 3, lit. c, ist nach „und“ einzuschalten: „die allenfalls vorgeschriebene“.

In Abs. 3, lit. h, Z. 1, sind die Worte „des Handelsministeriums“ zu streichen.

In Abs. 6 ist statt „dieser Behörde“ zu setzen: „dieses Ministeriums“.

§ 4.

In Abs. 2 ist statt „der Aufsichtsbehörde“ das erste Mal zu setzen: „des Eisenbahnministeriums“ und das zweite Mal: „dem Eisenbahnministerium“.

§ 5.

In lit. a, Abs. 1, sind die Worte „des Handelsministeriums“ zu streichen.

In lit. a, Abs. 3, Z. 4, ist vor „Angabe“ zu setzen: „allfälliger“.

In lit. a, Abs. 3, Z. 10, ist anstatt „des Zeitpunktes, bis zu welchem“ zu setzen: „der Zeitgrenze, innerhalb welcher“.

In lit. a, Abs. 5, sind die Worte „Die Aufsichtsbehörde“ zu ersetzen durch: „Das Eisenbahnministerium“.

In lit. c sind die Worte „des Handelsministeriums“ zu streichen.

*) Enthalten in dem am 15. Juli 1896 ausgegebenen XLIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 114.

) **Diese Verordnung wird im I. Nachtrage zum 108. Hefte der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei demnächst erscheinen.

§ 6.

In Abs. 2 ist nach „dieser Stationen“ einzuschalten: „auch“.

In Abs. 3 sind die Worte „des Handelsministeriums“ zu streichen;

in Abs. 3 ist ferner anstatt „auch ist die Zeitperiode, innerhalb welcher die Lagererleichterungen zugestanden werden, unter Anführung des etwa üblichen Vorbehaltes“ zu setzen: „auch ist die Zeitperiode, für deren Dauer die Lagererleichterungen zugestanden werden, unter Anführung des allfälligen Vorbehaltes“.

§ 9.

In Abs. 3 sind die Worte „der Aufsichtsbehörde“ zu ersetzen durch: „des Eisenbahnministeriums“.

§ 11.

In Abs. 4 ist anstatt „Handelsministerium“ zu setzen: „Eisenbahnministerium“.

§ 14.

In Abs. 3, Z. 4, ist anstatt „§ 5, Abs. 3“ zu setzen: „§ 5, lit. a, Abs. 3, Z. 3“.

§ 15.

In Abs. 4 ist statt „Rubrik 8“ zu setzen: „Rubrik 9“.

§ 16.

In Abs. 3 sind die Worte: „des Handelsministeriums“ zu streichen.

§ 17.

In Abs. 2 sind die Worte „die Aufsichtsbehörde“ zu ersetzen durch: „das Eisenbahnministerium“.

Die Absätze 5 und 6 sind zu streichen.

§ 19.

Abs. 4 hat folgendermassen zu lauten:

„(4) Die Vorschriften dieser Verordnung haben sinngemäss auch rücksichtlich der Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Privatbahnen Anwendung zu finden.“

Anlage B.

In den dem Tabellenkopfe vorangehenden Bemerkungen ist nach „(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom“ zu setzen: „20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167)“.

Anlage D.

Im Tabellenkopfe ist als neue Rubrik 4 einzuschalten: „Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt“.

Die folgenden Rubriken haben demgemäss anstatt der Nummern 4, 5, 6, 7 und 8 die Nummern 5, 6, 7, 8 und 9 zu erhalten.

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Industriebahn von der Zuckerfabrik in Ung.-Brod zum Wirthschaftshofe Wallenau bei Niwnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Ungar.-Ostra und Ungar.-Hradischer Zuckerfabriken der Gebrüder May in Ungar.-Ostra die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Industriebahn von der Zuckerfabrik in Ungar.-Brod zum Wirthschaftshofe Wallenau bei Niwnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. Juni 1896. Z. 5527/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Auřinoves zur Station Kauřim der Localbahn Peček- (Kauřim-) Gr.-Bečvár der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Stadt Schwarz-Kosteletz Friedrich Kaše im Vereine mit dem Bürgermeister der Stadt Kauřim Dr. Franz Tuček und dem Gemeindevorsteher des Marktes Skworetz Josef Kulic die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Auřinoves der Staatsbahnlinie Wien—Gmünd—Prag über Skworetz und Schwarz-Kosteletz zur Station Kauřim der Localbahn Peček- (Kauřim-) Gr.-Bečvár der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. Juni 1896. Z. 5167/I.

Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein der Ybbsthalbahn.

Am 15. Juli l. J. wurde die Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein der Ybbsthalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Waidhofen a. d. Ybbs der k. k. Staatsbahnlinie Amstetten—Klein-Reifling und führt über die Station Waidhofen a. d. Ybbs-Localbahn, die Halte- und Verladestelle Kreilhof, die Station Gstadt-Ybbsitz, die Verladestelle Gaissulz, die Station Opponitz, die Haltestelle Seeburg und die Station Klein-Hollenstein nach der Endstation Gross-Hollenstein.

Die Stationen Waidhofen a. d. Y. L.-B., Gstadt-Ybbsitz, Opponitz, Klein-Hollenstein und Gross-Hollenstein wurden für den Gesammtverkehr, die Halte- und Verladestelle Kreilhof für den Personenverkehr, sowie für die Frachtgüter in vollen Wagenladungen, die Verladestelle Gaissulz für Frachtgüter in vollen Wagenladungen und die Haltestelle Seeburg für den Personenverkehr eröffnet.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wurde diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach unterstellt.

Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1896

und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate Mai 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich: Am 16. Mai die 7·616 km lange Theilstrecke Oberndorf—Lamprechtshausen der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen.

In Ungarn: Am 17. Mai die 44·313 km lange Localbahn Karczag—Tisza-Füred (im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen).

Im Monate Mai 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 14,513.579 Personen und 9,286.814 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 30,532.224 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 991 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 13,774.181 Personen und 9,355.259 t Güter, 29,457.757 fl., oder per Kilometer 992 fl., daher resultirt für den Monat Mai 1896 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·1 pCt.

In den ersten fünf Monaten 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 57,588.168 Personen und 44,888.471 t Güter, gegen 53,512.007 Personen und 43,474.552 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 139,201.876 fl., im Vorjahre auf 129,957.415 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 30.626 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.696 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 4545 fl., gegen 4376 fl. im Vorjahre, das ist um 169 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 10.908 fl., gegen 10.502 fl. im Vorjahre, das ist um 406 fl., mithin um 3·9 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten fünf Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	57.562
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	33.902
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.855
4. Leoben-Vordernberger Bahn	26.167
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.251
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	22.769
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.009
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.516
9. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.353
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.592
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.871
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.232
13. Böhmische Nordbahn	12.746
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.801
15. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.927
16. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.634
17. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.536
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.435
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.125
20. Eisenbahn Wien-Aspang	7.975
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.666
22. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.566
23. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.290

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	18.512
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	18.154
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17.018
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.806
5. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	11.698
6. Stauding-Stramberger Localbahn	11.515
7. Bozen-Meraner Bahn	10.673
8. Kuttenberger Localbahn	10.651
9. Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.960
10. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.451
11. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.427
12. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	9.209
13. Neutitscheiner Localbahn	7.997
14. Localbahn Petroszény-Lupény	7.862
15. Budapester Localbahnen	7.553
16. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.893
17. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	6.593
18. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	6.470
19. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.813
20. Localbahn Dolina-Wygoda	5.474
21. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	5.436
22. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.790
23. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.354
24. Unterkrainer Bahnen	4.229
25. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4.197
26. Gölnitzthal-Bahn	4.054
27. Poprádthal-Bahn	4.030
28. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.977
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.948
30. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.785
31. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.535
32. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.463
33. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.454
34. Valsugana-Bahn	3.228
35. Ungthal-Bahn	3.180
36. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.156
37. Kremsthal-Bahn	3.146
38. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.125
39. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.098
40. Bukowinaer Localbahnen	3.082
41. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.866

		Gulden
42.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.838
43.	Számosthal-Bahn	2.834
44.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.794
45.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.772
46.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.626
47.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.626
48.	Háromszéker Localbahnen	2.616
49.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.563
50.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.556
51.	Localbahn Auspitz	2.551
52.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.534
53.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.522
54.	Localbahn Asch-Rossbach	2.513
55.	Torontaler Localbahnen	2.501
56.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.412
57.	Localbahn Kaschau-Torna	2.383
58.	Mährische Westbahn	2.362
59.	Mühlkreis-Bahn	2.342
60.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.321
61.	Localbahn Plan-Tachau	2.297
62.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.278
63.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.275
64.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.270
65.	Zagorianer Bahn	2.215
66.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.206
67.	Localb. Salzburg-Lamprechtshausen (Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.)	2.189
68.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.179
69.	Localbahn Terret-Kowászna	2.174
70.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	2.073
71.	Localbahn Budapest-Gran	2.035
72.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.009
73.	Böhmische Commercialbahnen	1.975
74.	Steyrthal-Bahn	1.975
75.	Localbahn Wotic-Selčan	1.954
76.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.939
77.	Slavonische Localbahn	1.886
78.	Murthal-Bahn	1.867
79.	Székler Eisenbahn	1.855
80.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.831
81.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.824
82.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.810
83.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.807
84.	Bihárer Vicinalbahnen	1.742
85.	Löcsethal-Bahn	1.704
86.	Welser Localbahn	1.699
87.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.697
88.	Localbahn Körös-Belovár	1.675
89.	Szilágysager Eisenbahn	1.668
90.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.666
91.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.658
92.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.656
93.	Vicinalbahn Nyíregyháza—Maté-Szalka	1.642
94.	Gailthal-Bahn	1.618
95.	Localbahn Eperies-Bartfeld	1.615
96.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.610
97.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.601
98.	Zsitvathal-Bahn	1.598
99.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.572
100.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.558
101.	Kolomeaer Localbahnen	1.553
102.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.524
103.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.510
104.	Csetnekthal-Bahn	1.493
105.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.474
106.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.428
107.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.421
108.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.411
109.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.402
110.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.382
111.	Muranythal-Bahn	1.356
112.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.351
113.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.339
114.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.320
115.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.306
116.	Békéser Comitatsbahnen	1.248
117.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.248
118.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.222
119.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.190
120.	Friauler Localbahn	1.135
121.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.094
122.	Matraer Vicinalbahnen	1.039
123.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.039
124.	Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.039
125.	Felek-Fogáraser Localbahn	1.032
126.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.013
127.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.008
128.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	958
129.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	924
130.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	914
131.	Localbahn Postelberg-Laun	878
132.	Békes-Csanáder Localbahn	869
133.	Localbahn Karczag—Tisza-Füred	818
134.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	811
135.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	794
136.	Localbahn Borossebes-Menyháza	778
137.	Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	766
138.	Localbahn Zsebely-Csakovár	727
139.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	686
140.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	641
141.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	626
142.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	562
143.	Localbahn Warasdin-Golubovec	523
144.	Localb. Raab-Veszprém-Dombovár: Strecke Veszprém—Uj-Dombovár	509
145.	Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	444
146.	Taraczthal-Bahn	146

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.	%
Eisenbahn Wien-Aspang	11·1
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	10·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	10·3
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	9·9
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7·7
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6·7
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	5·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	5·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·6

	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	4·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·8
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	3·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	3·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·2
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	64·2
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	56·0
Localbahn Borossebes-Menyháza	50·0
Mährische Westbahn	36·7
Murthal-Bahn	35·3
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	26·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	25·2
Békés-Csánader Localbahn	24·8
Zsitvathal-Bahn	24·3
Friauler Bahn	23·8
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	23·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	22·5
Taraczthal-Bahn	22·0
Localbahn Auspitz	21·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	21·5
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	21·5
Budapester Localbahnen	21·1
Békéser Comitatsbahnen	20·6
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	20·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	19·5
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	19·3
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	18·8
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	18·6
Slavonische Localbahn	18·0
Stauding-Stramberger Localbahn	17·9
Bihárer Vicinalbahn	16·2
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	15·5
Welser Localbahn	15·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	15·1
Gailthal-Bahn	14·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	13·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	13·1
Unterkrainer Bahnen	12·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	12·2
Kuttenberger Localbahn	12·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	11·6
Localbahn Kaschau-Torna	11·4
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	11·2
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	11·1
Localbahn Körös-Belovár	11·1
Bozen-Meraner Bahn	10·7
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10·5
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	10·1
Matraer Vicinalbahnen	9·6
Holics-Gödinger Localbahn	9·4
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	9·3
Localhahn Plan-Tachau	9·1
Számosthal-Bahn	9·1
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	8·9
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	7·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	7·8
Localbahn Strakonitz-Winterberg	7·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	6·7
Mühlkreis-Bahn	6·1
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	6·1
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	6·1
Localbahn Asch-Rossbach	6·0
Kolomeaer Localbahnen	5·5
Ungthal-Bahn	5·4
Torontaler Localbahnen	4·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	4·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·5
Kremsthal-Bahn	4·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	4·5
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	4·5
Székler Eisenbahn	4·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	4·2
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	4·1
Szilágysager Eisenbahn	4·1
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4·0
Localbahn Wodňan-Prachatitz	4·0
Localbahn Steinamanger-Rum	3·6
Steyrthal-Bahn	3·5
Haromszéker Localbahnen	3·4
Felek-Fogaraser Localbahn	3·1
Csetnekthal-Bahn	2·8
Localbahn Hermannstadt-Felek	2·8
Poprádthal-Bahn	2·8
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	2·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·8
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1·4
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	0·7
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	0·7
Localbahn Budapest-Lajosmizse	0·5
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·3
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	0·3
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	0·2

Die Localbahnen Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn) und Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1895 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	0·1
Mohács-Fünfkirchner Bahn	1·1
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	4·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7·2

(Fortsetzung auf Seite 1378.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai		Im Monate Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai	
	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.959	7.943	3,690.747	2,066.746	2,293 913	5,607.127	7,901.040	993	7,646.484	963	+ 3·1	7.959	7.943
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.743	6.458	645	3.021	3.666	244	4.138	276	— 11·6	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	4.862	1.489	2.072	3.967	6.039	263	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen . . .	176	176	16.518	33.410	6.711	47.421	54.132	308	68.133	387	— 20·4	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	6.434	. . .	3.727	3.727	466	6.045	756	— 38 4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.009	2 956	2.226	4.272	6.498	325	7.325	366	— 11·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.807	384	1.449	497	1.946	122	1.380	86	+ 41·9	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.980	2.091	2.102	2 608	4.710	121	4.320	111	+ 9·0	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.189	1.419	1.842	3.449	5.291	171	4.013	129	+ 32·6	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.267	3.035	1.926	2.943	4.869	325	4 826	322	+ 0·9	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	. . .	1.867	491	373	551	924	116	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.862	3.415	389	3.361	3 750	114	2.749	83	+ 37·3	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	19.429	7.175	11.556	9 064	20.620	232	25.318	284	— 18·3	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	. . .	4.344	141	1.683	209	1.892	86	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	12.958	7.557	4.838	11.113	15 951	177	14.394	160	+ 10 6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.301	5.214	298	1.564	1.862	372	1.686	337	+ 10·4	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	12.146	3.484	4 346	7.392	11.738	154	11.569	152	+ 1·3	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	. . .	3.133	312	607	401	1.008	72	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.584	1.625	896	1.818	2.714	209	2.121	163	+ 28·2	13	12
Postelberg-Laun	11	. . .	1.743	371	265	501	766	70	. . . .	. .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.263	3.356	362	2.227	2.589	152	2.849	168	— 9·5	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	4.968	1.055	1.044	1.279	2.323	232	2.400	240	— 3·3	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	8.812	2.687	2.551	4.623	7.174	224	7.220	226	— 0·9	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	33.528	15.485	16.676	36.040	52 716	393	52.868	395	— 0·5	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	30.024	888	13.528	5.233	18.761	298	. . . .	. .	. . .	15	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.939	1.524	998	1.331	2.329	212	2.698	245	— 13·5	11	11
Welser Localbahn	54	54	16.943	5.550	4.866	4.696	9.562	177	7 991	148	+ 19·6	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	12.322	22 446	3.068	7.261	10.329	608	10.626	625	— 2·7	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	9.260	1.758	2.270	2.438	4.708	168	4.949	177	— 5·1	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3.361	1.215	1.017	1.556	2.573	151	2.997	176	— 14·2	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.523	28.951	303	8.988	9.291	1.161	9.181	1.148	+ 1·1	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.696	4.112	742	3.858	4.600	192	5.798	242	— 20·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	924	4 211	89	2.232	2.321	464	2.233	447	+ 3·8	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	203.272	712.037	14.221	481.768	525.989	5.208	585.796	5.800	— 10·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	228.502	155.922	103.204	247.564	350.768	1.096	373.077	1.166	— 6·0	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	80.230	183.925	54.987	228.663	282.750	1.520	275.050	1.479	+ 2·8	186	186
Linie lit. B	236	236	166.162	277.618	109.970	367.669	477.639	2.024	473.439	2.006	+ 0·9	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	44.876	57.009	18.839	112.108	130.947	1.439	120.278	1.322	+ 8·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	945.377	901.668	605.444	2,368.180	2,973.624	2.870	2,816.431	2.719	+ 5·6	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	92.890	32.809	20.504	33.052	53.556	191	56.778	219	— 12 8	281	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	55.080	86.030	24.862	162.904	187.766	2.934	180.417	2 819	+ 4·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	12.178	61.656	2.730	34 051	36.781	2.452	33.440	2 229	+ 10·0	15	15

Im 1. Jänner bis Ende Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
3,759.390	10,142.558	8,798.057	27,439.190	36,237.247	4.553	7,847.362	25,729.811	33,577.173	4.227	+ 7·7	10.927	10.145	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
25.621	31.030	2.849	12.854	15.703	1.047	2.892	11.929	14.821	988	+ 6·0	2.513	2.371	Asch-Rossbach
16.182	5.298	7.260	13.883	21.143	919	. . .	. . .	. . .	. .	. .	2.206		Beneschau-Wlaschim
70.193	140 815	31.021	194.920	225.941	1.284	34.734	204.491	239.225	1.359	— 5·5	3.082	3.262	Bukowinaer Localb.
. . .	25.820	. . .	18.247	18.247	2.281	. . .	22.017	22.017	2.752	— 17·1	5.474	6.605	Dolina-Wygoda
22.762	13.143	8 597	20.189	28.786	1.439	7.477	20.058	27.535	1.377	+ 4·5	3.454	3.305	Fehring-Fürstenfeld
22.979	1.999	4.953	2.609	7.562	473	3.607	2.504	6.111	382	+ 23·8	1.135	917	Friauler Bahn
34.380	8.719	8.961	10.871	19.832	509	7.984	9.720	17.704	454	+ 12·2	1.222	1.090	Fürstenfeld-Hartberg
20.558	6.454	6.784	14.117	20.901	674	5.516	12.750	18.266	589	+ 14·4	1.618	1 414	Gailthal-Bahn
26.417	14.154	6.643	12.887	19.530	1.302	6.245	10.909	17.154	1.141	+ 13·8	3.125	2.746	Gleisdorf-Weiz
7.796	2.821	1.541	3.796	5.337	667	. . .	. . .	. . .	. .	. .	1.601	. . .	Göpfritz-Gr. Siegharts
11.362	20.855	1.525	19.813	21 338	647	2.442	17 775	20.217	613	+ 5·5	1.553	1.471	Kolomeaer Localbahnen
74.583	33.674	48.648	46.121	94.769	1.065	47.722	60.088	107.810	1.211	— 12·1	2.556	2.906	Lemberg-Belzec
10.758	645	4.874	1.427	6.301	286	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	686	. . .	Lemberg (Klep.)-Janów
48.290	35.966	17.129	71.459	88.588	984	14.175	50.622	64.797	720	+ 36·7	2.362	1.728	Mährische Westbahn
9.078	23.111	1.186	7.882	9.968	1.814	1.062	7.665	8.727	1.745	+ 4·0	4.354	4.188	Mösel-Hüttenberg
49.758	19.000	17.651	41.495	59.146	778	17.548	26.141	43.689	575	+ 35·3	1.867	1.380	Murthal-Bahn
11.117	1.629	2.187	2.449	4.636	331	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	794	. . .	Nakři-Netolitz Netolitz
15.102	7.121	3.948	8.493	12.441	957	3.675	6.843	10.518	877	+ 9·1	2.297	2.105	Plan-Tachau
7.433	3.436	1.098	2.923	4 021	366	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	878	. . .	Postelberg-Laun
8.331	11.553	1.294	8 194	9.488	558	1.208	21 568	22.776	1.340	— 58·4	1.339	3.216	Potscherad-Wurzmes
20.418	5.235	3.717	5.738	9.455	946	3.460	6.155	9.615	962	— 1·7	2.270	2.309	Schwarzenau-Waidhofen
38.311	14.639	11.186	22.605	33.791	1.056	10.826	20.758	31.584	987	+ 7·0	2.534	2.369	Strakonitz-Winterberg
131.709	75.323	61.389	174.713	236.102	1.762	54.508	155.684	210.192	1.569	+ 12·3	4.229	3.766	Unterkrainer Bahnen
32.371	989	14.503	5.666	20.169	1.345	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.228	. . .	Valsugana Bahn
14.270	5.839	3.339	5.551	8.890	808	3.503	5.368	8.871	806	+ 0·2	1.939	1.934	Vöcklabruck-Kammer
76.646	19.793	21.096	17.126	38.222	708	19.471	13.749	33.220	615	+ 15·1	1.699	1.476	Welser Localbahnen
43.074	100.908	11.424	37.407	48 831	2.872	10.251	33 507	43.758	2.574	+ 11·6	6.893	6.178	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
41.708	7.272	9.854	11 426	21.280	760	9.030	11.439	20.469	731	+ 4·0	1 824	1.754	Wodňan-Prachatitz
13.017	6.963	4.307	9.539	13.846	814	5.127	9.557	14.684	864	— 5·8	1.954	2.074	Wotic-Selčan
9.330	148.522	1.159	48.194	49.353	6.169	1.084	47.935	49.019	6.127	+ 0·7	14.806	14.705	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
10.957	34.417	2.894	28.657	31.551	1.315	2.715	31.710	34.425	1.434	— 8·3	3.156	3.442	Časlau-Zawratetz
4.166	24.307	555	11.557	12.112	2.422	436	12.637	13.073	2.615	— 7·4	5.813	6.276	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
805.276	3,612.101	166.408	2,255.969	2,422.377	23.984	158.784	2,171.429	2,330.213	23.071	+ 4·0	57.562	55.370	Aussig-Teplitzer Eisenb.
911.150	800.573	375.154	1.324.439	1,699.593	5.311	354.517	1,317.172	1,701.689	5.318	— 0·1	12 746	12.763	Böhmische Nordbahn
312.702	1,012.146	193.374	1,241.531	1,434.905	7.715	178.592	1,254.208	1,432.800	7.703	+ 0·2	18.516	18.487	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
540.365	1,457.724	282.956	2,003.377	2,286.333	9.688	259.618	2,000 877	2,260.495	9.578	+ 1·2	23.251	22.987	Linie lit. B
175.302	319.872	68.705	627.202	695.907	7.647	64.990	565 847	630.837	6.932	+ 10·3	18.353	16.637	Graz-Köflacher Eisenb.
3,782.648	4,529.445	2,403.939	11,346.416	13,750.355	13.273	2,232.244	10,916.651	13,148.895	12 692	+ 4·6	31.855	30.561	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
391.368	169.355	88.884	166.316	255.200	908	78.384	161.369	239.753	926	— 1·9	2.179	2.222	Localbahnen
232.650	423.696	102.099	801.940	904.039	14.126	99.086	783.466	882.552	13.790	+ 2·4	33.902	33.096	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
40.125	246.527	9.085	154.455	163.540	10.903	8.809	149.499	158.308	10.554	+ 3·3	26.167	25.330	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai		Im Monate Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai	
					1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent		
	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	359.042	252.538	251.230	711.927	963.157	1.534	783.951	1.248	+ 22·9	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	156.212	286.408	93.377	477.215	570.592	1.853	548.492	1.781	+ 4·0	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	917.070	774 474	584.108	1,667.018	2,251.126	1.648	2,139.948	1.567	+ 5·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	31.352	20.031	8.494	19.075	27.569	835	31.274	948	— 11·9	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,570.179	432.202	989.400	2,312.184	3,301.584	2.182	3,324.710	2.197	— 0·7	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	39.460	. . . .	5.959	. . . .	5.959	1.490	6.085	1.521	— 2·0	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	183.538	133.454	69.008	200.813	269.821	947	295.141	1.036	— 8·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	113.919	43.952	35.156	42 986	77.142	867	67.178	755	+ 14·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	31.876	60 491	10.736	72.059	82.795	1.274	76.385	1.175	+ 8·4	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5 556	1.927	607	1.021	1.628	233	1.159	166	+ 40·4	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	191	29.142	18.605	8 490	21 709	30.199	156	35.776	185	— 15·7	193	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	29.685	6 410	18.836	11.350	30.186	974	28.860	931	+ 4·6	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.442	981	1.105	2 688	3.793	152	4.599	184	— 17·4	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.490	1.169	1.261	2 145	3.406	136	4.042	162	— 16·1	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	31.387	9.078	11.589	11.941	23.530	336	20.768	297	+ 13·1	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	13.057	3.734	1.316	1.996	3.312	1.104	2 700	900	+ 22·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.214	1.067	6.380	2.125	8.505	354	8.162	340	+ 4·1	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	12 024	1.129	7.273	5.165	12 438	214	11.863	205	+ 4·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.990	4.268	1.966	3.344	5.310	664	5.426	678	— 2·1	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.640	1.516	896	3.037	3.933	262	3.830	255	+ 2·8	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.447	919	765	1.095	1.860	74	2.094	84	— 11·9	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	48.143	11.707	17 166	13.245	30.411	894	29.997	882	+ 1·4	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	22	. . .	8.839	1.855	3.270	2.390	5.660	257	. . .	. . .	. . .	17	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	16.531	3.123	9.358	4.518	13.876	207	12.762	190	+ 8·9	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.696	29.712	1 657	18.519	20.176	1.121	17.793	989	+ 13·3	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	14.872	4.047	4.830	5.080	9.910	206	8.693	181	+ 13 8	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.877	20.289	175	11.165	11.340	1.134	13.016	1 302	— 12·9	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.519	11.894	2.293	13 381	15 674	402	11.453	294	+ 36·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	11.600	5.527	3.723	5.028	8.751	179	8.349	170	+ 5·3	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	1.876	1.631	336	2.495	2.831	354	3.107	388	— 8·8	8	6
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	99.333	3.457	10.011	2.252	12.263	1.226	13.343	1.334	— 8·1	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	219.273	693	30.927	854	31.781	757	27.218	648	+ 16·8	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	67.004	. . . .	7.876	. . . .	7.876	656	6.842	570	+ 15·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	181.571	. . . .	15.611	. . . .	15 611	2.230	15.058	2.151	+ 3·7	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	76.136	1.580	5.883	801	6.684	955	5.671	810	+ 17·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	153.680	. . . .	12.694	. . . .	12.694	2.116	10.799	1.800	+ 17·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	25.529	4 598	4.896	4.148	9.044	646	7.064	505	+ 27·9	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	68.499	32.192	7.356	13.753	21.109	1.173	14.781	821	+ 42·9	18	17
Summe	16.699	16.396	10,338.319	6,902.777	5,615.526	15,500.249	21,115.775	1.264	20,439.406	1.247	+ 1·4	16.546	16.391

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom I. Jänner bis Ende Mai 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
1,383.402	1,243.495	934.771	3,218.025	4,152.796	6.613	867.132	2,911.170	3,778.302	6.016	+ 9·9	15.871	14.438	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
646.171	1,392.369	358.399	2,209.430	2,567 829	8.337	340 014	2,066.345	2,406.359	7.813	+ 6·7	20.009	18.751	Ergänzungsnetz
3,359.890	3,538.059	2,231.100	7,781.608	10,012.708	7.330	2,031.045	7,472.711	9,503.756	6.957	+ 5·4	17.592	16.697	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
135.345	100.132	36 183	89.295	125.478	3.802	35.480	99.664	135.144	4.095	— 7·2	9.125	9.828	Ostrau-Friedlander Eb.
6 590.762	2,032.580	3,966.648	10,387.468	14,354.116	9.487	3,721.159	10,194 245	13,915.404	9.197	+ 3·2	22.769	22.073	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
69.908	. . . . .	10.785	. . . . .	10.785	2.696	9.958	. . . . .	9.958	2.489	+ 8·3	6.470	5.974	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
721.941	680.777	272.639	1,128.667	1,401.306	4.917	246.160	1,139.303	1,385.463	4.861	+ 1·2	11.801	11.666	Südnordd. Verbindgsb.
402.569	173.384	122.898	172.854	295.752	3.323	113.202	153.017	266.219	2.991	+ 11·1	7.975	7.178	Wien-Aspang Bahn
119.104	275.048	39.589	345.829	385.418	5.930	34.867	325.228	360.095	5.540	+ 7·0	14.232	13.296	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
24.064	7.814	2.603	4.837	7.440	1.063	2.412	3.706	6.118	874	+ 21·6	2 551	2.098	Auspitzer Localbahn
123.078	105.128	34.659	124.165	158.824	823	30.302	128.409	158.711	831	— 1·0	1.975	1.994	Böhm. Commerialb.
120.014	29.401	80.348	57.523	137.871	4.447	70.205	54.342	124.547	4.018	+ 10·7	10.673	9.643	Bozen-Meraner Bahn
9.692	5.296	4.506	11 857	16.363	655	4.206	15.941	20.147	806	— 18·7	1.572	1.934	Deutschbrod-Humpoletz
13.132	7.694	4.623	13.064	17.687	707	4.277	15.742	20.019	801	— 11·7	1.697	1.922	Gr.-Priesen-W.-Auscha
101 787	42.558	34.453	57.345	91.798	1.311	31.785	55.979	87.764	1.254	+ 4·5	3.146	3.010	Kremsthal-Bahn
50.957	21.912	5.229	8.085	13.314	4.438	4.131	7.730	11.861	3.954	+ 12·2	10.651	9.490	Kuttenberger Localb.
40.966	4.973	30.234	9.245	39.479	1.645	27.642	9.336	36.978	1.541	+ 6·7	3 948	3.698	Mori-Arco-Riva a. G.
45.680	6.118	28.241	28.394	56.635	976	26.621	26.725	53.346	920	+ 6·1	2.342	2.208	Mühlkreis-Bahn
46.169	22.968	8.297	18.356	26.653	3.332	7.764	19.202	26.966	3.371	— 1·2	7.997	8.090	Neutitscheiner Localb.
10.884	8.433	3.229	11.269	14.498	967	3.260	15.146	18 406	1.227	— 21·2	2.321	2.945	Reichenau a/K.-Solnitz
12.721	3.496	3.885	4.558	8.443	338	3.986	4.322	8.308	332	+ 1·8	811	797	Radkersburg-Luttenbg.
209.263	64.398	71.373	62.185	133.558	3.928	69.345	67.190	136.535	4 016	— 2·2	9.427	9.638	Reichenberg-Gablonz-T.
27.672	4.492	8.669	6.827	15.496	912	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2 189	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
54.059	11.129	24 444	16.671	41.115	614	22 842	16.611	39.453	589	+ 4·2	1.474	1.414	Salzkammergut-Localb.
32.504	121.500	7.123	79.242	86.365	4.798	6.058	67.188	73.246	4.069	+ 17·9	11.515	9.766	Stauding-Stramberger
54.139	19.194	16.660	22.850	39.510	823	16.764	21.407	38.171	795	+ 3·5	1.975	1.908	Steyrthal-Bahn
8.516	115.174	792	76.343	77.135	7.714	746	84.232	84.978	8.498	— 9·2	18.512	20.395	Swolenowes-Smečna
28.185	57.737	9.610	68 217	77.827	1.996	9.381	52.049	61.430	1.575	+ 26·7	4.790	3.780	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
39.413	25 208	10.788	23.049	33.837	691	10.770	21.762	32.532	664	+ 4.1	1.658	1.594	Preding-Wdf.-Stainz; Pöltschach-Gonobitz; Kapfenberg-Seewies.
2.196	7.333	392	11.151	11.543	1.443	384	10.456	10.840	1.807	— 20·2	3.463	4.337	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
335.139	25.326	32.868	15.876	48.744	4 874	30.930	13.317	44.247	4.425	+ 10·1	11.698	10.620	Brünner Localeisenb.-G.
847.634	2 434	111.914	3.445	115.359	2.747	94.543	3.317	97.860	2.387	+ 15·1	6.593	5.729	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
217.384	. . . . .	27.183	. . . . .	27.183	2.265	24.031	. . . . .	24.031	2.003	+ 13·1	5.436	4.807	Innsbruck-Hall i. T.
662.149	. . . . .	52.951	. . . . .	52.951	7.564	50.597	. . . . .	50.597	7 228	+ 4·6	18.154	17.347	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
348.127	6.045	26.081	2.970	29.051	4.150	23.602	2.690	26.292	3.756	+ 10·5	9.960	9.014	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
532.808	. . . . .	42.544	. . . . .	42.544	7 091	34.723	. . . . .	34.723	5.787	+ 22·5	17.018	13.889	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
45.623	18.929	8.759	15.729	24.488	1.749	6.285	13.874	20.159	1.440	+ 21·5	4.197	3.456	Salzburger Eisenb. u. Tr.
266.556	97.245	28.351	40.706	69.057	3.837	22.828	18.967	41.795	2.459	+ 56·0	9.209	5.902	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf-Guntrsd.)
39,619.256	33,873.206	21,506.054	74,380.778	95,886.832	5 795	19,598.521	71,025.231	90,623.752	5.529	+ 4·8	13.908	13.270	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai		Im Monate Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai	
					1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent		
	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.553 3	7.550	2,850.000	1,500.500	1,968.280	5,251.820	7,220.100	956	6,852.785	908	+ 5·3	7553·3	7.550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	19.300	20.000	7.600	32.000	39.600	581	45.855	673	— 13·7	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	18.600	3.000	9.300	6.000	15.300	141	15.320	141	0	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	20.200	3.100	10.100	6.200	16.300	112	. . .	. . .	. . .	145	. . .
Balaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.800	2.000	2.400	2.600	5.000	84	4.980	84	0	59·3	59·3
Békés-Csanader Bahn	82·7	82·7	5.000	1.400	2.600	2.900	5 500	67	4.639	56	+ 19·7	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	4.200	2.200	2.100	3.300	5.400	110	5.179	106	+ 3·8	49·1	49·1
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	16.800	4.300	8 400	8.500	16 900	128	19 646	149	— 14·1	131·9	131·9
Budapest-Grau Localbahn . . .	44·7	.	8.000	2.200	4.000	4.300	8.300	186	. .	.	.	44·7	.
Budapest-Lajosmizse Localbahn .	63 2	63·2	8.400	2.700	4.200	4.300	8 500	134	8.987	142	— 5·6	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.500	1.100	500	2.100	2.600	109	2.974	125	— 12·8	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	9.800	3.500	6.000	6.900	12.900	95	13.056	96	— 1·0	136·1	136·1
Debreczin Hajdu-Nánäser Bahn	56 8	56·8	7.800	3.300	4 0 0	4.500	8.500	150	9 023	159	— 5·7	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	4.700	600	1 900	1.000	2.9 0	74	2 662	68	+ 8·8	39 3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.200	1 000	2.600	2.000	4.600	89	4.701	91	— 2·2	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	4.200	4.300	2.100	8.600	10.700	213	18.879	376	— 43·4	50 2	50·2
Gr.-Kikinda Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.400	5.000	11.200	10.000	21 200	301	22.481	319	— 5·8	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	12.500	5.800	6.000	12.500	18.500	159	21.683	186	— 14·5	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	37·4		3.600	1 200	1.800	2.400	4.200	112	. .	. .	. . .	37·4	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	23.000	8.500	11.500	17.100	28 600	242	30.079	255	— 5·1	118·3	118·3
Hermannstadt-Feleker Localbahn	2·2	32 2	3.800	1 200	1 900	1 500	3.400	106	4.824	150	— 29·3	32·2	32 2
Hermannstadt N.-Disznod . . .	11·9	11 9	2.500	100	500	100	600	50	613	52	— 3 9	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk Tamasi-Miklv.	12 5	12·5	1 200	500	500	700	1.200	96	1.227	98	— 2·0	12·5	12·5
Kaposvar-Mocsolád Localbahn .	26·2	26 2	1.400	300	700	600	1.300	50	1.450	56	— 10·7	26·2	26·2
Karzezag-Tiszafured	20	.	800	500	400	1.000	1 400	70	. . .	. . .	. . .	4·1	. .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	8.000	4.900	4.000	7.100	11.100	188	11.329	192	— 2·1	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállas L.B. .	41·9	. . .	2.900	400	1.300	700	2.000	48	. . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállas-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.600	2.500	1 800	3.700	5.500	121	4.615	101	+ 19 8	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32 4	32·4	3 800	1.200	1.900	2.400	4.300	133	6.727	208	— 36·1	32·4	32·4
Kun-Szt. Märton Szentes V.-B. .	22·2	22·2	3.500	1.700	1.400	1 400	2.800	126	2.901	131	— 3·8	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110 3	3.600	1.600	1.800	3.700	5.500	50	7.076	64	— 21·9	110·3	110·3
Máros-Vasárhely—Szász-Régen .	32·3	32 3	6.000	2.000	4.000	3.000	7.000	217	8.305	257	— 15·2	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132 9	10.800	4 000	4.20	8.000	12.200	92	13.208	99	— 7·1	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.000	500	600	600	1.200	78	1.258	82	— 4·9	15·3	15·3
Muranythal-Bahn	40·9	40·9	2.70	1.800	1.200	3.600	4.800	117	6.967	170	— 31·2	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	1.000	500	500	1.100	1.600	56	. . .	. . .	. . .	8	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	5.100	2.800	3.200	5.700	8.900	156	9.297	163	— 4·3	57·	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.000	11.300	1.000	15.100	16.100	890	15.334	847	+ 5·1	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L B. .	44 1	. .	7 6 0	1.800	3.800	3.500	7.300	166	. . .	. . .	. . .	44 1	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Märton .	4·6	34·6	5.600	4.000	2 800	4 000	6.800	197	7.922	229	— 14·0	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	120·5	. . .	4.000	1 500	2.000	3.100	5.100	42	. . .	. . .	. . .	120·5	. .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	1.700	200	1.800	2.000	115	1.444	83	+ 38·6	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	11.400	7.400	5.700	14.900	20.600	170	21.332	176	— 3·4	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Barcser Bahn . .	47·1	47·1	4.900	2 100	2.200	2.500	4.700	100	4.743	101	— 1·0	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52 4	9.400	3.500	4.700	7.000	11.700	223	12.856	245	— 9 0	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B	21	21	3.000	400	1.200	400	1.600	76	1.843	88	— 13·6	21	21
Szátlmar-Nagybanyaer L.-B. . .	60·4	60·4	5.200	4.900	3 600	9.800	13.400	222	15.018	249	— 10·9	60·4	60·4
Szekler Bahn	35 3	35·3	3.100	2.800	2.200	4.100	6.300	178	7.351	208	— 14·4	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	7·6	6.400	3.500	3.200	7.000	10 200	109	901	119	— 8·4	93·2	1·6
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34 6	6.400	400	3.200	600	3.800	110	3.900	113	— 2·7	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	4.600	5.000	4.800	10.100	14.900	138	15.717	146	— 5·5	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	409	12	— 25·0	32·9	32·9
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	6.000	600	3.000	1.100	4.100	65	. . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	51·6	3.200	2.500	1.600	2.100	3.700	117	3.825	121	— 3·3	31·6	31·6
Versec - Kubin-Dunapart	84·6	84·6	8.000	1.800	4.000	3.600	7.600	90	6.249	74	+ 21·6	84·6	84·6
Vinkovce-Bréka Bahn	53·1	53·1	2.200	10.600	2.900	12.000	14.900	281	15.334	289	— 2 8	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	2 000	500	1.000	800	1.800	49	1.976	54	— 9·3	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	340·2	297·3	41.700	20.200	20.000	41.800	61.800	182	65.977	222	— 18·0	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	20.000	7.500	10.100	15.000	25.100	195	32.413	252	— 22·6	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	1.800	1.800	900	3.500	4.400	167	. . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	48·2	8·2	3.200	1.200	1.600	1.300	2.900	60	1.243	152	— 60·1	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	40 7	4.100	2.000	1.500	4.100	5.600	126	4.424	109	+ 15·6	44·6	40·7

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
11,808.000	6,928.400	7,943.080	25,524.939	33,468.019	4.431	7,472.560	22,843.266	30,315.826	4.015	+ 10·4	10.634	9.636	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
100.300	89.600	43.000	143.300	186.300	2.736	53.450	142.124	195.574	2.872	— 4·7	6.566	6.893	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
94.600	17.200	47 300	34 500	81.800	753	48.465	27.351	75.816	698	+ 7·9	1.807	1.675	Bács-Bodrogher Com. B.
98.000	16.400	49.000	32.600	81.600	563	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.351	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
27.000	8.900	10.900	11.700	22.600	381	10.752	10.027	20.779	350	+ 8·9	914	840	Balat.-St. G.-Som.-Szobb
30.000	7.900	13.800	16.100	29.900	362	15.640	8.334	23.974	290	+ 24·8	869	696	Békés-Csanáder Bahn
19.700	9.600	9.850	15.700	25.550	520	9.913	11.268	21.181	431	+ 20·6	1.248	1.034	Békéser Comitatsbahnen
90.600	25.300	45.300	50.500	95.800	726	45.356	37.102	82.458	625	+ 16·2	1.742	1.501	Bihárer Vicinalbahn
36.400	9.800	18.100	19.800	37.900	848	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.035	. . .	Budapest-Gran Localb.
29.700	13.300	14.850	19.900	34.750	550	17.782	16.771	34.553	547	+ 0·5	1.320	1.313	Budapest-Lájosmizse
7.100	6.500	2.200	12.600	14.800	622	2.383	12.011	14.394	605	+ 2·8	1.493	1.452	Csetnekthal-Bahn
55.600	18.500	33.600	37 200	70.800	520	32.268	31.378	63.646	468	+ 11·1	1.248	1.123	Debreczin — Fuzesabony — Ohât-Kócs-Polgar
40.200	17.200	20 200	22.600	42.800	754	21.038	18.171	39.209	690	+ 9·3	1.810	1.656	Debreczin-Hajdu-Nánás
25.600	4.100	10.300	6 200	16.500	420	10.426	3.408	13.834	352	+ 19·3	1.008	845	Debreczin — Nagy-Léta
21.600	5.700	10.800	11.500	22.300	430	12.101	9 538	21 639	417	+ 3·1	1.032	1.001	Felek-Fogaraser Bahn
29 100	22.000	14.200	43.800	58 000	1.155	13 245	56 211	69 456	1.384	— 16·5	2.772	3.322	Gran—Almás-Füzitö
111.000	27.500	55.800	55.200	111.000	1.577	58.036	58.179	116.215	1 651	— 4·5	3.785	3 962	G. Kikinda-G. Becskerek
55.500	22.400	27.500	45.800	73.300	629	28.163	44.301	72.464	621	+ 1·3	1.510	1.490	Grosswardein-B.-Vaskoh
18.600	8.300	9.200	16.600	25.800	690	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.656	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
113.200	36.000	56.600	72.400	129.000	1.090	56.996	67.642	124 638	1.054	+ 3·4	2.616	2.530	Háromszéker Localb.
18.400	8.300	9.200	12.400	21.600	671	12 994	8.018	21 012	653	+ 2·8	1.610	1.567	Hermannst.-Felek. Lb.
10 500	600	2.100	1.000	3.100	261	1.362	533	1.895	159	+ 64·2	626	382	Hermannst.-N. Disznod
5.800	2.950	2.400	3.800	6 200	496	2.438	3.133	5.571	446	+ 11·2	1.190	1.070	Hidegkut-Gyönk-Tamási
6.300	1.900	3.600	3 400	7.000	267	2.797	2.884	5.681	217	+ 23·0	641	521	Kaposvar-Mocsolad
800	500	400	1.000	1.400	341	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	818	.	Karczag-Tiszafured
36.800	27.000	18.400	40.300	58.700	993	18.575	34.093	52.668	891	+ 11·4	2.383	2.138	Kaschau-Torna
11.300	1.750	4.350	3.400	7.750	185	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	444	. . .	Kecskem. - Füllöpszállás
16.600	11.900	8.300	17.900	26.200	576	9.365	12.552	21.917	482	+ 19·5	1.382	1.157	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
20.600	6.200	10 300	12.300	22.600	698	11.738	8 598	20.336	628	+ 11·1	1.675	1.507	Körös-Belovar Localb.
15.400	7.200	6.200	8.200	14.400	649	6.233	6.251	12.484	562	+ 15·5	1 558	1.349	Kun-Szt. Márton-Szentes
18.200	9.200	9 100	16.700	25.800	234	10 502	17.778	28 280	256	— 8·6	562	614	Maros-Ludas — Bistritz
21.300	9.800	13.200	14 700	27 900	864	14.282	13.529	27 811	861	0·3	2.073	2 066	M.-Vasarhely-Sz.-Régen
54.500	18.000	21 500	36 000	57.500	433	20 902	31 599	52.501	395	+ 9·6	1.039	948	Matraer Vicinalbahnen
10.700	2 400	3 000	3.100	6.100	399	3.330	2.325	5.655	370	+ 7·8	958	888	Mezötur-Turkever E.
14.000	8.300	6.300	16 800	23.100	565	6.435	23.397	29 832	729	— 22·5	1.356	1.750	Muranythalbahn
1.900	750	950	1.600	2.550	319	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	766	.	Nagy-Belicz—Privigye
26.300	11 100	16.400	22 600	39.000	684	15.918	24.821	40.739	715	4·3	1 642	1 716	Nyiregyháza-M.-Szalka
11.800	43.100	5 700	53.600	59.300	3.276	4 397	57 082	61.479	3 397	— 3	7.852	8 153	Petroszeny-Lupény
38.400	14.000	19 200	27 900	47.100	1 068	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.563	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
18.600	11.200	9.300	14.700	24.000	694	16.090	17.099	33.189	959	— 27·6	1.666	2.302	P. Tenyö-K. Szt. Márton
21 300	7.400	10.650	14.900	25 550	212	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	509	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
2.800	9.500	950	10.100	11.050	635	412	8 414	8 826	507	+ 25·2	1 524	1 217	Ruma-Vrdnik
67.900	29.700	34.400	60.800	95 200	786	24.507	56.093	80.600	666	+ 18·0	1.886	1.598	Slavonische Localbahn
23.400	9.400	11.100	10 400	21 500	456	11.500	9.532	21 032	447	2·0	1 094	1 073	Somogy-Szobb-Barcs
49.600	16.100	24.800	32 500	57 300	1 094	26.765	28.096	54 861	1 047	4·5	2.626	2.513	Steinamanger-Pinkafeld
19.400	2.300	6.800	2.300	9 100	433	6.178	2.605	8.783	418	+ 3·6	1 039	1.003	Steinamanger-Rum
29 400	19.900	20.600	40.100	60.700	1.005	19 042	41.723	60.765	1.006	— 0·1	2.412	2 414	Szäthmar-Nagybanya
16.200	10.800	11.600	15.700	27.300	773	11.743	14 458	26.201	742	+ 4·2	1.855	1.781	Székler Bahn
33.000	17.000	16 500	34.200	50.700	544	355	546	901	563	— 3·4	1.306	1 351	Szt. Lörincz—Slatina
32.200	2.750	16.100	4.100	20 200	584	15.240	4. 91	19.331	559	4·5	1 402	1 342	Szentes-H.-M.-Vasarhely
25.800	23.600	29.600	45 300	74.900	695	25 179	46.848	72 027	668	4·1	1 668	1 603	Szilagysager Eisenb.
2.700	500	1.100	900	2.000	61	1.074	574	1 648	50	22·0	116	120	Taraczthal-Bahn
31.500	5.450	15.750	10.800	26.550	422	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.013	. . .	Temesvar-N. Szt. Miklos
15.400	9.500	7.700	11.100	18 800	595	8.463	10.440	18 903	598	— 0·5	1 428	1 435	Ujszász-Jaszapáther E.
37.800	8.600	18.900	17.700	36 600	433	18.473	12.409	30.882	365	18·6	1.039	876	Versec—Kubin-Dunap.
10.700	44.900	13 500	49.900	63.400	1.194	15.794	47.669	63.463	1.195	— 0·1	2.866	2.868	Vinkovce-Brcka
9.300	2.180	4.650	3.320	7.970	218	5.251	3.264	8 518	233	— 6·4	523	559	Warasdin-Golubovec
212.200	92.200	99.000	185.800	284.800	837	94.116	186 701	280 817	945	— 11·4	2.009	2 268	Westungar. Localbahn (Transd. Vieh.-A.-G.)
94.200	35.700	47.400	71.500	118.900	923	47.461	77.396	124.857	969	— 4·7	2.215	2.326	Zagorianer Bahn
12.000	12.500	5.400	25.200	30.600	1.164	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.791	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
16.400	6.150	7.700	6.900	14.600	303	3.807	1.676	5.483	669	— 54·7	727	1.606	Zsebely-Csakovárer Lb.
22.800	10.200	9.100	20.600	29.700	666	7.063	14.745	21.808	536	+ 24·3	1.598	1.286	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai		Im Monate Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Mai	
	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	122.598	191.486	68.510	309.868	378.378	985	361.140	940	+ 4·8	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.927	43.084	2.616	52.727	55.343	819	52.250	773	+ 6·0	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	62.913	37.320	18.323	51.628	69.951	583	68.677	572	+ 1·9	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	141.800	207.554	155.280	549.883	705.163	1.002	714.679	1.015	— 1·3	704	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	55.200	66.568	32.570	99.400	131.970	376	115.180	354	+ 6·2	351	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	553	11 628	198	9.330	9.528	249	10.151	265	— 6·0	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	953	1.466	380	1.200	1.580	75	1.920	91	— 17·6	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	4.249	17.109	4.787	26.086	30.873	251	36.025	293	— 14·3	123	123
Budapester Localbahnen	47	47	284.181	15.006	35.429	4.455	39.884	849	33.278	708	+ 19·9	47	47
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	59.140	3.734	6.358	874	7.232	904	6.963	870	+ 3·9	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	4.830	2 050	3.089	3.655	6.744	151	11 134	249	- 39·4	44 8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.354	11.150	789	11.756	12.545	380	15.597	473	- 19·7	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.959	1.088	1.914	1.472	3.386	199	3 392	200	— 0·5	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	14.950	610	2.986	610	3.596	133	3.180	114	+ 16·7	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.900	1.034	225	656	881	259	665	196	+ 32·1	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	3.287	2.835	504	756	1.260	140	1.471	163	— 14·1	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.635	4.618	1.178	2.627	3.805	381	2.930	293	+ 30·1	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	3.428	1.311	1.056	1.080	2.136	164	1.894	146	+ 12·3	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	6.921	10.204	1.602	13.203	14.805	236	12.796	204	— 15·7	62·7	62·7
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	85	5.043	6.608	2.164	17.385	19.549	230	25.898	305	— 24·6	85	85
Poprádthal-Bahn	15	15	7.253	4.344	1.782	2.975	4.757	317	5.081	339	— 6·5	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	37.595	13 626	22.535	37.687	60.222	271	60.019	270	+ 0·4	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.849	1.968	401	848	1.252	104	1.246	104	0	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	2.118	676	366	537	903	90	972	97	— 7·2	10	10
Tatra-Lomnitzer Localbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	10	3.600	2	1.050	1.052	181	1.051	181	0	5·8	5·8
Torontaler Localbahnen	215	182	41.284	14.990	18.662	31.403	50.065	233	55.000	302	— 22·8	215	182
Ungthalbahn	43	43	10.100	7.070	2.826	9.663	12.489	290	12.825	298	— 2·7	43	43
Summe	14.117	13.311	4,175.260	2,384.037	2,570.415	6,846.034	9,416.449	667	9,018.351	678	— 1·6	14.080	13.305
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.699	16.396	10,338.319	6,902.777	5,615.526	15,500.249	21,115.775	1.264	20,439.406	1.247	+ 1·4	16.546	16.391
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.117	13.311	4,175.260	2,384.037	2,570.415	6,846.034	9,416.449	667	9,018.351	678	— 1·6	14.080	13.305
Hauptsumme	30.816	29.707	14,513.579	9,286.814	8,185.941	22,346 283	30,532.224	991	29,457.757	992	— 0·1	30.626	29.696
Oesterreichische													
Achenseebahn**)	4·5	5·5	1.254	350	1.041	504	1.545	. . .	1.167	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn***)	3·0	4·4	1.106	. . .	1.369	283	1.652	. . .	2.472	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	21.546	25	7.858	28	7.886	. . .	10.347	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·6	5·5	45.000	. . .	5.840	. . .	5.840	. . .	5.330	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	. . .	26.349	. . .	2.906	. . .	2.906	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	7.246	. . .	887	. . .	887	. . .	837	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	351.841	. . .	18.866	. . .	18 866	. . .	16.610	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	39.460	. . .	5.959	. . .	5.959	. . .	6.085	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thierg.)	1·4	1·4	10.838	. . .	1.126	. . .	1.126	. . .	868	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	2·1	. . .	83.440	. . .	4 172	. . .	4.172	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald	8·2	. . .	32.103	. . .	4.976	. . .	4.976	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	30.042	. . .	706	. . .	706	. . .	810	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	15.252	4	1.513	12	1.525	. . .	1.651	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·2	0·2	22.210	. . .	2.424	. . .	2.424	. . .	3.644	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Für den Monat Mai wurde kein Betriebsausweis eingesendet.
**) Der Betrieb wurde heuer am 10., im Jahre 1895 am 5. Mai eröffnet.
***) Der Betrieb wurde heuer am 16., im Jahre 1895 am 5. Mai eröffnet.

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach uebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
517.837	979.970	273.988	1,411.597	1,685.585	4.390	253.742	1,346.056	1.599.798	4.166	+ 5·4	10.536	9.998	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
24.900	180.720	10.893	205.005	215.898	3.194	10.494	207.729	218.223	3.228	— 1·1	7.666	7.747	Mohács-Fünfkirchner E.
257.571	171.799	77.237	237.227	314.464	2.621	67.329	239.713	307.042	2.559	+ 2·4	6.290	6.142	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
839.406	901.781	655.953	2,404.712	3,060.665	4.348	612.642	2,336.169	2,948.811	4.189	+ 3·8	10.435	10.054	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
258.356	283.500	148.720	432.890	581.610	1.657	130.730	317.430	448.160	1.379	+ 20·2	3.977	3.310	Arader u. Csánader E.
2.924	49.489	1.042	44.583	45 625	1.191	1.095	44.502	45.597	1.191	0	2.858	2.858	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
2.577	7.075	900	5.890	6.790	324	700	3.830	4.530	216	+ 50 0	778	518	Borossebes-Menyháza
20.911	67.564	19.479	109.743	129.222	1.051	21.283	107 146	128 429	1.044	+ 0·7	2 522	2 506	Barcs-Pakraczer E.
1,125.359	57.560	134 242	13 701	147.943	3.147	110.920	11.202	122.122	2.598	+ 21·1	7 553	6 235	Budapester Localb.
269.354	8.513	29.004	2.505	31.509	3.938	23.799	2.136	25.935	3.242	+ 21 5	9.451	7.781	Budapest-Szt. Lörincz
21.317	10.615	13.171	16.977	30.148	673	12.750	31.519	44.269	988	— 31·9	1.615	2.371	Eperjes-Bartfeld
16.709	63.184	3.792	51.943	55.735	1.689	3.439	61.924	65.363	1.981	— 14·7	4.054	4.754	Gölnitzthal-Bahn
38.515	5.252	9.008	7 131	16.139	949	9 042	6.866	15.908	936	+ 1·4	2.278	2.246	Güns-Steinamanger
64.277	3.594	12.688	3.295	15.983	592	11.012	4.049	15.061	558	+ 6·1	1.421	1.339	Haraszti-Ráczkev
8.086	4.437	1.095	2.625	3.720	1.094	874	2.527	3.401	1.000	+ 9·4	2.626	2.400	Holics-Gödinger Localb.
12 310	18.878	1.968	4.896	6.864	763	1.829	5.529	7.358	818	— 6·7	1.831	1.963	Késmark-Szepes-Bélá
14.758	11.893	4.890	9.844	14.734	1.473	4.510	7.893	12.403	1.240	+ 18 8	3.535	2 976	Keszthély-B. Szt. György
15.985	5.093	4.830	4.403	9 233	710	4.992	4.414	9.406	724	— 1·9	1.704	1.738	Löcsethal-Bahn
34 497	56.178	8 084	72.841	80.925	1.291	8.730	59.700	68.430	1.091	— 18·3	3.098	2 618	Marmaroser Salzb. A.-G.
22 091	33.484	9.909	70.701	80.610	948	8 579	82.784	91.363	1.075	— 11·8	2.275	2.580	Nagy-Károly-Somkuti
28.851	28.064	7.338	17.843	25.181	1.679	7.030	17.479	24 509	1 634	+ 2·8	4.030	3.922	Poprádthal-Bahn
149.316	69.627	94.748	167.381	262.129	1.181	90.303	150.086	240.389	1.083	+ 9·1	2 834	2.599	Számosthal-Bahn
8.254	11.691	1.883	5.167	7.050	588	1.676	5.355	7.031	586	+ 0·3	1.411	1.406	Szepes-Béla-Podolin
9.138	2.838	1.531	2.315	3.846	385	1.414	2.211	3.625	363	+ 6·1	924	871	Szep. Olaszi-S.Varalja
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Tatra-Lomnitzer L.B.
40	18.000	7	5.250	5.257	906	6	5.250	5.256	906	0	2.174	2.174	Terret-Kowaszna
212.863	64.566	87.192	136.781	223.973	1.042	72.900	107.900	180.800	993	+ 4·9	2.501	2.383	Torontaler Localb.
36.710	32 820	10.883	46.084	56.967	1.325	11.090	42.942	54.032	1.257	+ 5·4	3.180	3.017	Ungthalbahn
17,968.912	11,015.265	10,643.255	32,671.789	43,315.044	3.076	9,891.268	29,442.395	39,333.663	2.956	+ 4·1	7.382	7.094	**Summe**
													Recapitulation.
39,619.256	33,873.206	21,506 054	74,380.778	95,886.832	5.795	19,597.521	71,025.231	90,623.752	5.529	+ 4·8	13.908	13.270	**Se. d. österr. Eisenb.**
17,968.912	11,015.265	10,643.255	32,671.789	43,315.044	3.076	9,891.268	29,442.395	39,333.663	2.956	+ 4·1	7.382	7.094	**Se. d. ungar. Eisenb.**
57,588.168	44,888.471	32,149.309	107,052.567	139,201.876	4.545	29,489.789	100,467.626	129,957.415	4.376	+ 3·9	10.908	10.502	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
1.254	350	1.041	504	1.545	. . .	986	181	1.167	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
1.106	. . . . .	1.369	283	1.652	. . .	2.202	270	2.472	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
32.255	31	11.927	43	11.970	. . .	14.623	190	14.813	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
mit elektrischem Betrieb													
58.951	. . . . .	7.539	. . . . .	7.539	. . .	6.207	. . . . .	6.207	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
105.339	. . . . .	11.136	. . . . .	11.136	. . .	. . . . .							Bielitz-Zigeunerwald
27.199	. . . . .	3.301	. . . . .	3.301	. . .	3.442	. . . . .	3.442	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
1,356.802	. . . . .	72.760	. . . . .	72.760	. . .	63.365	. . . . .	63.365	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
69.908	. . . . .	10.785	. . . . .	10.785	. . .	9.958	. . . . .	9.958	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
12.546	. . . . .	1.644	. . . . .	1.644	. . .	1.003	. . . . .	1.003					Prag (Bubna)-Belvedere
202.671	. . . . .	10.134	. . . . .	10.134	. . .	. . . . .							Prag-Vysočan-Lieben
150.584	. . . . .	16.063	. . . . .	16.063	. . .	. . . . .							Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
48.176	. . . . .	1.437	. . . . .	1.437	. . .	1.537	. . . . .	1.537	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
15.252	4	1.513	12	1.525	. . .	1.626	25	1.651	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
84.791	. . . . .	8.569	. . . . .	8.569	. . .	13.823	. . . . .	13.823	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Mai		Im Monate Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Mai 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Mai	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1896	1895	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			1896	1895
	Kilometer											Kilometer	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin *)	105	105	13.223	3.730	5.320	11.184	16.504	157	15.440	147	+ 6·8	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	619	78.194	52.840	44.508	127.992	172.500	279	200.960	325	— 14·0	619	592
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	76.433	2.982	3.501	2.098	5.599	1.142	5.611	1.145	— 0·3	4·9	3·46

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Száthmár—Nagybánya	0·1
Localbahn Vinkovce-Brčka	0·1
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	0·5
Böhmische Commercialbahnen	1·0
Neutitscheiner Localbahn	1·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	1·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·9
Löcsethal-Bahn	1·9
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	2·2
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	3·4
Localbahn Petroszény-Lupény	3·6
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	4·3
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4·5
Zagorianer Bahn	4·7
Bukowinaer Localbahnen	5·5
Localbahn Wotic-Selčan	5·8
Localbahn Warasdin-Golubovec	6·4
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	6·7
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7·4
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·3
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	8·6
Localbahn Swoleñowes-Smečna	9·2
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	11·4
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	11·7
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	11·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	12·1
Gölnitzthal-Bahn	14·7
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	16·5
Localbahn Dolina-Wygoda	17·1
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	18·3
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	18·7
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	20·2
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	21·2
Muranythal-Bahn	22·5
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	27·6
Localbahn Eperies-Bartfeld	31·9
Localbahn Zsebely-Csakovár	54·7
Localbahn Potscherad-Wurzmes	58·4

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Mai 1896 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erzielte Mindereinnahme wurde durch den in Folge von Hochwasser unterbrochenen Kohlenverkehr zur Elbe herbeigeführt.

Die für das Jahr 1895 ausgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene des Jahres 1896 für die Monate Jänner und Februar definitiv, ab März jedoch provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Mai 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4369, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3331, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 7700; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 12.610, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 8410, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 4200 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem schwächeren Verkehre von diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung des Monates Jänner richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen resultirt für den Monat Mai 1896, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 62.371 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 271.901 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 116.143 t mit einer Mindereinnahme von fl. 17.345. Die erzielte Mehreinnahme beträgt somit fl. 254.556.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz von 62.371 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 271.901 resultirt aus einer Mehr-

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Mai									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
56.264	23.853	22.960	63.306	86.266	822	20.570	46.761	67.331	641	+ 28·2	1.972	1.539	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
281.285	192.744	174.697	568.463	743.160	1.200	185.901	609.610	795.511	1.344	— 11·0	2.880	3.228	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
320.168	12.696	14.703	9.146	23.849	4.867	8.970	8.890	17.860	5.161	— 5·7	11.681	12.386	Trambahn in Sarajevo

frequenz von 40.637 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 203.042 auf den westlichen Linien und aus einer Mehrfrequenz von 21.734 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 68.859 auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die Ursache des günstigen Ergebnisses im Personenverkehre liegt hauptsächlich darin, dass die Pfingstfeiertage in den Berichtsmonat fielen.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 79.782 t, eine Mehreinnahme von fl. 38.957 erzielt, wogegen sich auf den östlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 36.361 t, ein Einnahmenausfall von fl. 56.302 ergibt.

Die auf den westlichen Linien ausgewiesene Mehreinnahme ist der eingetretenen Erhöhung der Gütertarife zuzuschreiben; die constatirte Minderbeförderung auf die geringere Verfrachtung der Artikel Holz, Kohle, Zucker, diverse Güter und lebendes Vieh zurückzuführen.

Die auf den östlichen Linien eingetretene Mindereinnahme und Minderbeförderung beruht hauptsächlich auf der Verkehrsabnahme in Getreidetransporten rumänischer und russischer Provenienz, ferner in den Artikeln Holz, Ziegel, Erde und diversen Gütern.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro Mai 1896, bei einer Mehrfrequenz von 123.416 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 295.126 und, bei einer Minderbeförderung von 120.119 t, eine Mindereinnahme von fl. 27.908, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates ein Mehrerträgniss von fl. 267.218 ausweist.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Monate Mai 1896 betrug die Frequenz 12.740 Personen und 8820 t, mit einer Einnahme von fl. 4257, bezw. fl. 8179, in Summa fl. 12.436, gegen fl. 20.141 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Mai 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 84.981 Personen und des Erträgnisses um fl. 51.316, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, dass die Pfingstfeiertage in diesem Jahre in den Monat Mai, gegenüber dem Vorjahre Monat Juni, fielen.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 2394 t und des Erträgnisses um fl. 105.877

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . . . . um 5.594·4 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 187·8 t
„ Steinen aller Art . . . . . „ 1.698·3 t
„ Kohlen . . . . . „ 46.069·9 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt . . . . . um 4.403·1 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 4.500·8 t
„ Holz aller Art . . . . . „ 3.952·5 t
„ Eisen und Stahl . . . . . „ 2.023·9 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 10.575 Personen und das Erträgniss um fl. 3163 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 6416 t und des Erträgnisses um fl. 6385.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Getreide aller Art . . . . . um 284·8 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 873·3 t
„ Holz aller Art . . . . . „ 323·6 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 198·6 t
„ Eisen und Stahl . . . . . „ 139·6 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich bei dem Artikel „Steine aller Art“, und zwar um 254·1 t, zu verzeichnen.

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1018 Personen ab und das Erträgniss um fl. 357 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 7389 t und des Erträgnisses um fl. 4062 zu constatiren, wobei die Artikel „Getreide aller Art“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung, und die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt und roh“, „Holz aller Art“, dann „Steine aller Art“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Mai 1896 resultirt gegenüber dem gleichen Monate 1895 ein Plus von fl. 24.587, welches theils dem leb-

haften Personenverkehre, theils den Kohlentransporten zugeschrieben werden kann.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Mai 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Mai 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	+ 76.772 Personen	+ fl. 38.858·29
Ergänzungsnetz . . .	+ 26.472 „	+ „ 10.033·74
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 27.735 „	+ „ 11.470·06

Die grössere Frequenz und die daraus resultirende Mehreinnahme ist zum grössten Theile darauf zurückzuführen, dass die Pfingstfeiertage im Jahre 1896 in den Monat Mai, im Jahre 1895 in den Monat Juni fielen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Mai 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	— 3.948 t + fl. 140.347·54
„ „	Ergänzungsnetz	— 3.302 t + „ 12.065·70
Südnorddeutsche Verbindungsbahn		— 10.182 t — „ 36.789·83

Die Mehreinnahmen beim garantirten Netze der Oesterr. Nordwestbahn sind theils in buchhalterischen Richtigsstellungen, theils darin begründet, dass der Verkehr höher tarifirender Artikel auf längeren Strecken zugenommen hat.

Im Mai 1895 ist anlässlich der Cartellabrechnung der inländischen Gemeinschaft pro 1893 eine grössere Belastung gebucht worden, und pro Monat Mai 1896 konnte ein Plus aus der definitiven Einnahmssumme des Monates Februar 1896 zugeschlagen werden.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist der Ausfall sowohl auf buchhalterische Richtigstellungen, als auch auf Abnahme des Kohlenverkehres zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmeziffern ist bereits bis zum Monate Februar 1896 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz im Monate Mai 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesene Mindereinnahme von fl. 32.633 vertheilt sich, wie folgt:

Personenverkehr . . .	+ fl. 65.778
Güterverkehr	— „ 98.411

Die gesellschaftlichen Localbahnen ergaben folgende Einnahmenunterschiede, und zwar:

Liesing-Kaltenleutgeben (stärkerer Güterverkehr)	+ fl. 160
Mödling-Brühl	— „ 126
Spielfeld-Radkersburg (schwächerer Personen- und Güterverkehr)	— „ 169

Von dem im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben zufolge regeren Personen- und Güterverkehres Zunahmen erfahren:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	um fl. 6.410
„ Leoben-Vordernberger Bahn .	„ „ 3.341
„ Graz-Köflacher Bahn	„ „ 10.669

Das Plus der Localbahn Cilli-Wöllan von fl. 4221 rührt ausschliesslich von dem stärkeren Güterverkehre her.

Verminderung erfuhren:

die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (schwächerer Personen- und Güterverkehr) um	fl. 234
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger (schwächerer Personenverkehr)	„ „ 6
„ Bárcs-Pakráczer Bahn (schwächerer Personen- und Güterverkehr)	„ „ 5152

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Mai 1896 wurden gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres 11.823 Personen und 7552 t Güter mehr befördert, wofür im Personenverkehre fl. 4602 und im Güterverkehre fl. 5362, zusammen fl. 9964 Mehreinnahmen erzielt worden sind.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Mai belaufen sich die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre auf fl. 29.533, von welchen fl. 9696 auf den Personen- und fl. 19.837 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Königl. Sächsische Staatsbahnen. (Linie Reichenberg — Zittau — Eibau — Bischofswerda: Herstellung von Sicherheitsvorrichtungen auf der Haltestelle Altwarnsdorf.) Zur Ausführung des Projectes für die auf der Haltestelle Altwarnsdorf herzustellenden Sicherheitseinrichtungen wurde die Zustimmung ertheilt. [E.-M.-Z. 4280/I.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 16. Mai nach 15tägiger Fahrt mit 91 Passagieren und 2158 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay (Ueberschiffung Calcutta) 249.750 kg Baumwolle für Venedig, 6750 kg Leinwand; aus Bombay (Ueberschiffung Coromandel Coast) 18.500 kg Baumwolle; aus Bombay (Ueberschiffung Malabar) 10.150 kg Pfeffer, 10.960 kg Kaffee, 1370 kg Möbel, 260 kg Thee; aus Bombay 1,563.250 kg Baumwolle, 60.900 kg Ricinussamen (hievon 10.150 kg für Venedig), 81.200 kg Mirabolanen, 1147 kg Möbel; aus Madras 20.350 kg Baumwolle; aus Aden 4567 kg Kaffee, 6952 kg Perlmutter, 1268 kg Weihrauch, 660 kg Gummi; aus Port Said 65.499 kg Kaffee (hievon 2125 kg für Fiume), 8740 kg Indigo, 1600 kg Effecten und 44.245 kg Häute (hievon 16.240 kg für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,432.633 Gulden österr. Währung.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 26. Juni bei der Firma:

„Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz"

Dr. Siegried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, als von der hohen Staatsverwaltung ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen

Ferner wurde bei der Firma:

„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn"

Dr. Gustav Robert Gross als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Alexander Ritter von Eiss, k. und k. Oberst in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages V, bezw. VI zum Localgütertarife Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3, giltig vom 1. Jänner 1896, je ein Nachtrag, und zwar:

Nachtrag V zum Hefte 1

und je ein Nachtrag VI zum Hefte 2 und 3

zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen.
2. Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. Juli 1896. [523]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VIII zu den vom 1. Jänner 1895 an giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes vom 1. September 1895 stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit ab 1. August 1896 gelangt vorgenannter Tarifnachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise und Gebühren für Streckenkarten auf der Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn), dann die Gebührenberechnungstabelle für Rückfahrkarten auf den Unterkrainer Bahnen Laibach-Strascha und Grosslupp-Gottschee.

Dieser Tarifnachtrag ist zum Preise von 10 Hellern im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1896. [524]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre zur Ausgabe, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1895 sammt dem I. Nachtrage vom 1. Jänner 1896 ausser Kraft gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält mit geringen Aenderungen und Ergänzungen die bisherigen Bestimmungen und Gebühren.

Die Aenderungen und Ergänzungen betreffen insbesonders die Neuaufnahme der Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf), die Fahrpreisbegünstigungen für Reisen grösserer Gesellschaften, sowie für Schulausflüge, die Erweiterungen der bisherigen Ausnahmebestimmungen für die Berechnung von Fahrpreisen und des Ausnahmetarifes, sowie die Aufnahme der Fahrpreise des Wien-Marienbad-Karlsbader Luxuszuges.

Exemplare des neuen Tarifes sind im Wege der Stationen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 15. Juli 1896. [525]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ermässigung der Frachtsätze für Holzspäne zur Bier- und Essigklärung von Bereg-Szt. Miklos nach Mannheim und Ludwigshafen a. Rhein.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 62 für Holzspäne zur Bier- und Essigklärung, enthalten in den Gütertarifen Theil II, Heft Nr. 4 und 6, vom 1. October 1895, bezw. 1. December 1895, von Bereg-Szt. Miklós, wie folgt, ermässigt:

Nach oder von	Station der grossh. Badischen Staatseisenbahnen	Station der Pfälz. Eisenbahnen	Station der Hessischen Ludwigsbahn	
	Mannheim B.B.	Ludwigshafen a. Rhein	Mannheim H.L.B.	Mannheim Neckarvorstadt
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Bereg-Szt. Miklós .	4·25	4·28	4·25	4·25

Wien, am 14. Juli 1896. [526]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. März 1893 zwischen Stationen in Galizien etc. und in Süddeutschland.

Mit 1. August 1896 gelangt zum Ausnahmetarife vom 1. März 1893 für Eiertransporte etc. der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält u. A. Frachtsätze für die Beförderung von Eiern für die Station Strassburg und für Cellulosetransporte für die Station Brody.

Exemplare des Nachtrages III sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 14. Juli 1896. [527]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 1, und des Nachtrages II zu Theil II, Heft 3, des Verbands-Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1896 gelangen die in der Ueberschrift bezeichneten Tarifnachträge zur Einführung.

Dieselben enthalten einen neuen Ausnahmetarif Nr. 37, bezw. Nr. 21 für die Beförderung von Malz aller Art, ferner Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Wien, am 15. Juli 1896. [528]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für Gera (Reuss) S.St.B.

Mit 1. Juli 1896 sind die im Tarife Theil II, sowie im Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze für Gera (Reuss) S.St.B. ausser Kraft getreten.

Die jetzige Station Gera-Pforten hat vom gleichen Tage ab die Benennung „Gera (Reuss) S.St.B." erhalten.

Budapest, am 1. Juli 1896. [529]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aenderung des Einführungstermines des Nachtrages III zum Ausnahmetarife.

Mit Bezug auf die in der Nr. 69 ex 1896 auf Seite 1223, sowie in der Nr. 73 ex 1896 auf Seite 1278 enthaltenen Publicationen wird kundgemacht, dass der in der erstgenannten Nummer publicirte Nachtrag III zum Ausnahmetarife für Holz p. p. vom 1. Februar 1894 am 1. August 1896 in Kraft tritt.

Dieser Nachtrag kann bei den betheiligten Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Budapest, am 12. Juli 1896. [530]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I.

Ausgabe des Nachtrages V.

Am 1. August 1896 tritt der Nachtrag V zum Verbandstarife Theil II, Heft 1, in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Bestimmungen über die Beförderung lebender Fische.
II. Aenderung der Bestimmungen für den Güterverkehr mit den Budapester Stationen.
III. Directe Classengut-Frachtsätze zwischen den Stationen Kassa und Koschmin.
IV. Aufnahme der Station Cosel-Oderhafen in die regulären und Ausnahmetarife.
V. Ergänzung und Aenderung folgender Ausnahmetarife:
   Nr. 10 für getrocknetes Obst und Pflaumenmus.
   Nr. 23 „ Benzin und Erdöl.
   Nr. 24 „ Schwefelsäure.
   Nr. 28 „ Cement.
   Nr. 41 „ Schlacke.
   Nr. 42 „ Chamottesteine.
   Nr. 43 „ Gasretorten.
   Nr. 46 „ Eisenerze und Schlacke zum Hochofenbetriebe.
   Nr. 49 „ Magnesit.
VI. Neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Gerbstoffen.
VII. Ergänzung des Kilometerzeigers. Frachtsatz-Berichtigung. Aenderung von Stationsnamen.

Die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen haben erst ab 15. September 1896 Giltigkeit.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Endverwaltungen um den Preis von 30 Kreuzer, bezw. 50 Markpfennigen per Stück erhältlich.

Budapest, am 15. Juli 1896. [531]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Einbeziehung der Station Kosel [Oderhafen].) Vom 15. Juli ab wird die Station Kosel (Oderhafen) des Directionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif 7 a für Eisenerze, Kiesabbrände etc. des Gütertarifes für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen als Versandtstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Schweizerisch-Mitteldeutscher Personenverkehr. (Erhöhung von Fahrpreisen und Gepäcksfrachtsätzen.) Mit 15. August werden die Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze für den Verkehr zwischen Interlaken einerseits und Berlin Stadtb., Potsd. und Anh. Bhf., Leipzig Magdeb. und Thür. Bhf. und Dresden Neu- oder Altstadt andererseits über Frankfurt a. M. um geringe Beträge erhöht.

Niederschlesischer Kohlen- und Coaksverkehr. (Einbeziehung der Station Rosdzin in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen.) Vom 1. Juli ab wurde die Station Rosdzin des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den im Ausnahmetarif vom 1. December 1895 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen etc. in Abtheilung III, Seite 52/53, befindlichen ermässigten Coakstarif einbezogen.

Die Frachtsätze bis Rosdzin betragen:

von Friedenshoffnunggrube, unterer Anschluss	. .	0·535 Mk.
„ „ oberer „	. .	0·534 „
„ Glückhilfgrube, unterer Anschluss	. . . .	0·535 „
„ Cäsargrube	. . . . .	0·522 „
„ Egmont- und Mayrauschacht	. . . . .	0·535 „
„ Gustav- und Abendröthegrube	. . . . .	0·540 „

für 100 kg.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für
MEIDINGER-OEFEN
H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant
WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7
Budapest Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.
Patente in allen Staaten. (505)
Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.
Oefen für Wohnräume und Bureaux.
Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.
Rauchverzehrende Kamine
Rauchverzehrende „Calorifères"
Central-Heizungen aller Systeme.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1243	Böhmischen Nordbahn		Pflastersteine	Nixdorf Schönau	Rumburg	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif	Kreuzer 10·9 9·8	Kreuzer 9 7	Kreuzer 1·9 2·8	Im Kartirungswege		
1244	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Trifail	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	98 Heller	88 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
1245	Südbahn-Gesellschaft		Reis, geschält, Reishülsen, Reiskleie, Reismehl, Reisstaub	Triest S.B. und Fiume	Sopron S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Zusammenstellung vom 24. December 1883	248 Heller incl. Mgh. und ungar. Steuer	180	68 Heller	Im Kartirungswege		
1246	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Cement	Markt-Tüffer	P o l a	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	116 Heller	90 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		
1247	Südbahn-Gesellschaft		Cellulose aus Pos. H—29 des allgemeinen Tarif-Theiles I	Wien (Matzleinsdorf) transit (für Sendungen von Rattimau)	Triest S.B. oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Die hezüglichen Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Rattimau nach Triest oder Fiume zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	173 Heller incl. Mgh., hezw. auch incl. Steuer	160	13 Heller	Im Kartirungswege		
1248	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Gütercassification des Tarifes, Theil I	Olszanica	Mähr.-Ostrau Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 70 76		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1249	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Posit. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Zagórz	Znaim Oe.N.W.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband (Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1894)	Directer Frachtsatz besteht nicht	103 kr.		Im Kartirungswege		
1250	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Dielhau	Krakau loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	24·2 kr.	21·8 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
34	Nr. 64 vom 9. Juni 1896	1069	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel	Tannwald-Schumburg transit Reichenberg transit	Unter-Morchenstern Morchenstern Gablonz a. N. Georgenthal-Alhrechtsdorf Antoniwald Josefsthal-Maxdorf Gablonz a. N.	Die in der Rubrik 4 enthaltene Bezeichnung des Artikels „Mauer- und Dachziegel“ hat folgendermassen zu lauten: „Mauer- und Dachziegel der Position Z—1 des gemeinsamen Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893“	
35	Nr. 148 vom 21. December 1895	2468	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, als: Getreideschrot, Mehl (einschliesslich Spelz- und Griesmehl), Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste u. dgl. und Kiele	Gorlice, Neu-Sandez, Nižankowice, Ustrzyki, Bogumiłowice, Borki wielkie, Bortniki, Brody, Bursztyn, Chodorów, Czernowitz, Hadikfalva, Jaroslau, Kałusz, Kolomea, Lemberg, Nowa grobla, Przemyśl, Rawa ruska, Rozwadów, Rzeszów, Sokal, Stanislau, Stryj, Szczerzec, Tarnopol, Tarnów, Zabłotów	Oświęcim transit	In der vorletzten Rubrik (Bezeichnung der Documente etc.) soll es richtig heissen: „Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens Ende März 1897 vorzulegen sind.“	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 81. **Wien, 21. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 16. Juli 1896,*) betreffend die Aufhebung der mit der Verordnung vom 3. Juni 1893, R.-G.-Bl. Nr. 88, erlassenen Ein- und Durchfuhrverbote gegenüber Russland.

Mit Rücksicht auf die derzeitigen Gesundheitsverhältnisse in Russland werden im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die mit der Verordnung vom 3. Juni 1893, R.-G.-Bl. Nr. 88, erlassenen Verbote der Ein- und Durchfuhr bestimmter Waaren aus Russland aufgehoben.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Badeni m. p. **Biliński** m. p. **Glanz** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 8. Juli 1896, Z. 1137/I, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend Abänderung der Refactieverordnung.

Unter Bezugnahme auf die im Reichsgesetzblatte unter Nr. 14 kundgemachte Verordnung vom 8. Juli 1896,**) enthaltend Abänderungen der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren, wird der geehrten Verwaltung eröffnet, dass erstere Verordnung keine meritorischen Abänderungen der Verordnung vom 20. November 1895, sondern nur solche Abänderungen enthält, welche in Folge der Neuorganisirung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung und behufs Herstellung einer genaueren Uebereinstimmung des Wortlautes dieser Verordnung mit einigen Stellen der analogen Verordnung des kgl. ungarischen Handelsministeriums vom 20. November 1895 erforderlich geworden sind.

Wien, am 8. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Lemberg über Malechów und Remenów nach Kamionka strumilowa.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem gräflich Potocki'schen Generaldirector Julius Siegler Edlen von Eberswald in Krzeszowice mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juli 1895, Z. 37.586 (Verordnungs-Blatt Nr. 89 vom 1. August 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Lemberg über Malechów und Remenów nach Kamionka strumilowa auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 20. Juni 1896. Z. 6024/I.

*) Enthalten in dem am 18. Juli 1896 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 117.
**) Diese Verordnung ist auch in der Nummer 80 des Verordnungs-Blattes vom 18. Juli zum Abdrucke gelangt.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Arnau der Strecke Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn zur Station Königinhof der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Kremenezky, Mayer & Comp., Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung in Wien, im Vereine mit dem Baumeister und Civilingenieur Otto Fiedler in Arnau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Arnau der Strecke Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn längs des Elbethales zur Station Königinhof der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. Juli 1896. Z. 4148/I.

PROTOKOLL

über die

am 20. Mai 1896 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers k. und k. Feldmarschall-Lieutenant **Emil Ritter von Guttenberg.**

Anwesende:

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Carl Graf Belrupt-Tissac,
Giovanni Benussi,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Boschan,
Wilhelm Briess,
Ludwig Christ,
Peter Cofler,
Wilhelm Dannhauser,
Alfred Deutsch,
Dr. Ernst Ritter v. Edelmann,
Max Epstein,
Dr. Wilhelm Exner,
Dr. Pier Antonio Gambini,
Julius Ritter v. Gomperz,
Josef Gregor,
Josef Gröger,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Friedrich Helm,
Dr. Leon Ritter v. Herz,
Carl Ritter v. Hillinger,
Otto Huber,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Adalbert Koconrek,
Anton Carl Lemach,
Alfred Ritter v. Lindheim,
Carl Luckmann,
Dr. Franz Marani,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter v. Mersi,
Franz Obratschai,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Leopold Reich,
Dr. Heinrich Reicher,
Victor Riedl Edler v. Riedenstein,
Jakob Freiherr v. Romaszkan,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Thomas Schadelook,
Carl Seydel,
Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter v. Strnszkiewicz,
Sigmund Szaneer,
Anton Tansche,
Paul Welponer,
Alfons Ritter v. Widmann zu Staffelfeld.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Josef Ritter v. Brenner-Felsach,
Stanislaus Cincheiński,
Hermann v. Colard,
Franz Endres,
Ernst Holzer,
August Freiherr v. Phull.

Von Seiten des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialsecretär **Dr. Mauriz v. Roessler.**

Von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums:

Herr k. k. Sectionschef **Dr. Heinrich Ritter v. Wittek,** Excellenz,
Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Emil Hardt,**
Herr k. k. Hofrath der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen **Dr. Max Freiherr v. Buschman,**
Herr k. k. Sectionsrath **Camill Kuranda,**
Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, kaiserlicher Rath **Eduard Seling.**

Von Seiten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**
Herr Verkehrsdirector, k. k. Hofrath **Gustav Gerstel,**
Herr Oberinspector **Rudolf Bartl.**

Als Schriftführer:

Oberrevident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Georg Friedrich Mayer.**

Tagesordnung.

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;

2. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1896/97;

3. Anträge des Mitgliedes Gottlieb Bondy:

a) wegen Führung der III. Wagenclasse bei den Schnellzügen auf den Strecken „Wien—Gmünd—Prag", „Gmünd—Eger" und „Budweis—Linz",

b) betreffend die Tarifirung des Artikels „Hopfen";

4. Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ:
betreffend Verlegung der Abfahrt des Zuges Nr. 6 von Linz von 2 Uhr 57 Minuten Nachmittags auf circa 9 Uhr Vormittags;

5. Antrag des Mitgliedes Josef Gregor:
wegen Errichtung einer k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Czernowitz;

6. Anträge des Mitgliedes Josef Gröger:

a) wegen Führung der III. Wagenclasse bei den Schnellzügen Nr. 1 und 2 der Buschtěhrader Eisenbahn zwischen Prag und Eger während der Winterfahrplan-Periode,

b) wegen Ersetzung des um 1 Uhr 18 Minuten Nachmittags von Eger nach Karlsbad abgehenden gemischten Zuges der Buschtěhrader Eisenbahn durch einen Personenzug;

7. Anträge des Mitgliedes Carl Ritter v. Hillinger:

a) wegen Erweiterung der Station „St. Ruprecht bei Villach" und

b) wegen Herabsetzung der Ueberführgebühren von den k. k. Staatsbahnen auf die Südbahn in Villach;

8. Anträge des Mitgliedes Dr. Samuel Jenny:

a) wegen Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station „Hard" in Vorarlberg,

b) wegen Erweiterung des Frachtenmagazins und der Lagerplätze in der Station „Rankweil" in Vorarlberg;

9. Anträge des Mitgliedes Adalbert Kocourek:

a) wegen Beleuchtung der Perrons in der ganzen Länge der Personenzüge;

b) wegen Führung der dritten Wagenclasse bei allen Schnellzügen;

c) wegen Durchführung des Grundsatzes in den Local-, Wechsel- und Verbandsverkehren, dass für Relationen, für welche der allgemeine oder specielle Tarif nicht erstellt wurde, der für die nächste vorgelegene Station erstellte Tarif, insoweit derselbe billiger ist als der von Bahn zu Bahn combinirte Tarif, angewendet werde.

10. Anträge des Mitgliedes Max Ritter von Mersi:

a) wegen Vergrösserung der Frachtenmagazine und der Verladerampen in den Stationen Pergine, Caldonazzo, Roncegno, Borgo und Strigno der Valsugana-Bahn;

b) wegen Verwandlung der Haltestelle „Castelnuovo" in eine Station und Eröffnung derselben für den gesammten Frachtenverkehr;

c) wegen Eröffnung der Haltestelle „Povo" für den Frachtenverkehr;

d) wegen Erhaltung der ursprünglichen Benennung der Station „Strigno" ohne die Vorbezeichnung „Villagnedo";

e) wegen Berechnung des Personen- und Gepäckstarifes der Valsugana-Bahn auf Grund der factischen Entfernung;

f) wegen Erstellung ermässigter Fahrpreise auf der Strecke „Trient—Pontealto";

g) wegen Erstellung eines neuen Zugspaares auf der Valsugana-Bahn;

h) wegen Berechnung des Gütertarifes der Valsugana-Bahn auf Grund der factischen Entfernung;

i) wegen Erstellung eines ermässigten Tarifes von 0·3 kr. per Metercentner und Kilometer für den Transport von Kohle, Erzen, sowie unbehauenen und behauenen Steinen auf der Valsugana-Bahn.

11. Anträge des Mitgliedes Franz Obratschai:

a) wegen Erstellung eines ganz Schlesien durchziehenden Zuges von Freiwaldau über Ziegenhals, Olbersdorf, Jägerndorf, Troppau, Schönbrunn, Ostrau, Friedek, Teschen nach Bielitz und umgekehrt;

b) wegen Erstellung besserer Zugsanschlüsse in Schönbrunn von und nach Troppau;

c) wegen besserer Verbindung von Freudenthal und Jägerndorf mit Troppau;

d) wegen Erstellung besserer Zugsverbindungen auf der Strecke Troppau—Ratibor;

e) wegen Regelung der Personentarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soweit sie über schlesisches Gebiet geht, nach dem Personentarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,
und wegen vollständigerer Ausstattung der Personenwagen bei den Secundärzügen obiger Privatbahn;

f) wegen Regelung der Frachtentarife der Kaschau-Oderberger Bahn, sowie mehrerer kleiner, noch nicht verstaatlichter österreichisch-schlesischer Privatbahnen nach den Gütertarifen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;

g) wegen Gleichstellung der Tarife für Rübe auf den österreichischen Bahnen mit jenen auf den preussischen Bahnen;

h) wegen Vervollständigung des schlesischen Eisenbahnnetzes.

12. Antrag des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher:
wegen Herstellung einer Viehverladerampe in der Station Mitterdorf der Südbahnlinie Wien—Graz.

13. Anträge des Mitgliedes Carl Steiner:

a) wegen Ausgestaltung der bestehenden Personen-Haltestelle „Hallwang-Elixhausen" zu einer Frachtenstation,

b) Interpellation wegen der von der kgl. bayerischen Regierung beabsichtigten Verlegung des bayerischen Staatseisenbahnamtes von Salzburg nach Freilassing,

c) wegen Weiterführung der Schnellzüge Nr. 5 und 6 in der Richtung Salzburg—Wien und umgekehrt für die Winterfahrordnung 1896/97,

d) wegen Versetzung roh behauener Verkleidesteine und einfach profilirter Werkstücke aus Sandstein in Specialtarif 3 und Ausnahmetarif I,

e) wegen thatsächlicher Gewährung der in der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes in Aussicht gestellten individuellen Begünstigungen in allen durch die neuen Gütertarife betroffenen berücksichtigungswürdigen Fällen;

14. Antrag des Mitgliedes Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz:
wegen entsprechender Vorkehrungen hinsichtlich des Eisenbahntransportes von lebenden Fischen;

15. Anträge des Mitgliedes Anton Tausche:

a) wegen Errichtung einer Station nächst „Fleissen" im Zuge der sächsischen Linie Eger—Reichenbach,

b) wegen Eröffnung der Haltestelle „Lindenhau" der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den Eilgüter- und Güterverkehr,

c) wegen Abänderung des Namens der Station „Davidsthal" der Buschtěhrader Eisenbahn in „Zwodau-Davidsthal",

d) wegen Eröffnung der Haltestelle „Neudorf" der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den Güterverkehr,

e) wegen Verwendung von Torfstreu oder Torfmull zur Desinfection in den Anstandsorten der Bahnhöfe,

f) wegen Erstellung einer besseren Zugsverbindung von Wiesa über Brüx und Prag nach Wien,

g) wegen Führung des Schnellzuges Nr. 203 bis Prag auch im Winter, um dort den Anschluss an Zug Nr. 813 zu erreichen,

h) wegen Einlegung eines vierten Personenzugspaares auf der Strecke Komotau—Bodenbach an Sonn- und Feiertagen.

i) wegen Tarifirung des Artikels „Hopfen" in Wagenladungen.

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister hält zu Beginn der Sitzung folgende Ansprache an die Versammlung:

„Hochverehrte Herren!

Die heutige Sitzung eröffnen wir unter dem tief erschütternden Eindrucke eines höchst traurigen Ereignisses (die Versammlung erhebt sich), welches unseren allergnädigsten und geliebten Kaiser ebenso wie das ganze Kaiserhaus getroffen hat.

Einer der grössten Protectoren für Handel und Industrie, ein Mitglied des Kaiserhauses, welches ein warmes Herz nicht nur in jeder Beziehung für die Bevölkerung hatte, sondern an welches auch Jeder mit seinen Bitten und Klagen herantreten konnte und gewiss war, stets eine offene, freundliche Aufnahme zu finden, ein Mitglied des Kaiserhauses, welches mit besonderem Interesse die Fortschritte des Handels und der Industrie verfolgte und so vielen Gesellschaften, so vielen Vereinen sein Protectorat und seine Unterstützung in jeder Richtung lieh, ist, vom Schicksale getroffen, dahingeschieden.

Es ist ein ungeheuerer Verlust nicht nur für das Allerhöchste Kaiserhaus, sondern für die ganze Bevölkerung und insbesondere für die Vertreter von Handel und Industrie. Ich glaube daher, wir haben der tiefen Trauer über den schweren Verlust, welcher das Allerhöchste Kaiserhaus getroffen hat und der auch unseren Herzen so nahe geht, den richtigen Ausdruck dadurch gegeben, dass wir uns von den Sitzen erhoben."

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister fährt sodann fort:

„Wir gehen nunmehr zu den Gegenständen unserer Berathung über.

Es gereicht mir zum Vergnügen, die heutige Sitzung des Staatseisenbahnrathes als die erste, welche seit der der Allerhöchsten Gnade Sr. Majestät zu verdankenden Bildung eines selbstständigen Ministerialressorts für das Eisenbahnwesen stattfindet, zu eröffnen und Sie, meine Herren, freundlichst zu begrüssen.

Die heutige Sitzung ist andererseits die letzte, welche noch auf Grund der alten Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung einberufen wurde, wobei ich mir darauf aufmerksam zu machen erlaube, dass auch nach dem im Sinne des § 11 des neuen Allerhöchst genehmigten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung zu erlassenden neuen Statute für den Staatseisenbahnrath in der Zusammensetzung und in dem Wirkungskreise des Staatseisenbahnrathes wesentliche Aenderungen nicht beabsichtigt sind, nur sollen, wie bereits in dem neuen Organisationsstatute für die staatliche Eisenbahnverwaltung in Aussicht genommen ist, künftighin auch den einzelnen Staatsbahn-Directionen zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für deren Bezirke Beiräthe beigegeben werden, bezüglich welcher gleichfalls die näheren Bestimmungen in dem mit Allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät zu erlassenden neuen Statut geregelt werden sollen.

Die Herren finden auch heute ein reichhaltiges Material von Anträgen vor, welche diesmal — abgesehen von den regelmässigen Vorlagen — ausschliesslich aus der Initiative der geehrten Herren Mitglieder des Staatseisenbahnrathes hervorgegangen sind.

Indem ich der sicheren Ueberzeugung Ausdruck gebe, dass die geehrten Herren, deren bewährter Rath auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens viele erfreuliche Erfolge aufzuweisen hat, wie meinen Vorgängern an der Spitze des Handelsressorts, so auch mir als Eisenbahnminister bei der Lösung der verschiedenen Fragen ihre werkthätige Unterstützung zutheil werden lassen, wünsche ich ihrer Berathung den besten Erfolg und werde dieselbe mit lebhaftem Interesse begleiten.

Bevor wir an unsere Berathungen schreiten, obliegt mir die traurige Pflicht, der herben Verluste zu gedenken, welche der Staatseisenbahnrath seit seinem letzten Zusammentreten im Herbste vorigen Jahres durch das Ableben mehrerer Mitglieder erlitten hat.

Es sind dies:

der Eisenbahn-Director in Pension Carl Hladik,

der Reichsrathsabgeordnete und Handelskammerrath Heinrich Popper,

der Handelskammerrath Julius Schneider und

das Ersatzmitglied Gutsbesitzer Dr. Johann Ritter von Zotta.

So hat der Tod neuerdings schwere Lücken in unsere Reihen gerissen.

Wir werden diesen Männern, welche, so weit sie hiezu in die Lage versetzt wurden, ihr reiches fachliches Wissen bereitwilligst dem Staatseisenbahnrathe für dessen Aufgaben und Berathungen zur Verfügung stellten, und deren vorzeitiges Hinscheiden wir aufrichtig bedauern, gewiss Alle das beste Andenken bewahren.

Ich ersuche die geehrte Versammlung, dieses Andenken durch Erheben von den Sitzen zu ehren.

(Die Versammlung erhebt sich.)

In Gemässheit des Organisationsstatutes wurden an Stelle der Herren Popper und Schneider deren bisherige Ersatzmänner, die Herren Handelskammerrath Josef Gregor in Czernowitz und kaiserlicher Rath Wilhelm Boschan, Handelskammerrath und Grosshändler in Wien, zu Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes ernannt.

Ferner wurde an Stelle des Dr. Ritter von Zotta über Vorschlag des Vereines für Landescultur im Herzogthum Bukowina das Mitglied des Centralausschusses dieses Vereines Herr Isidor Ritter von Janosch, Gutsbesitzer in Panka, zum Ersatzmitgliede des Staatseisenbahnrathes bestellt.

An Stelle Hladik's wurde Herr Hofrath Doctor Albert Speil Ritter von Ostheim zum Mitgliede ernannt.

Weiter ist in Folge meiner mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner d. J. erfolgten Ernennung zum Eisenbahnminister meine Function als Mitglied der verehrten Körperschaft erloschen und wurde an meine Stelle Herr Oberst Emil Edler von Naswetter, Chef des Eisenbahnbureau des Generalstabes, als Mitglied in den Staatseisenbahnrath berufen, welcher übrigens den Herren nicht unbekannt ist, nachdem der Herr Oberst bereits einige Male in meiner Verhinderung als Vertreter des Reichskriegsministeriums an Ihren Sitzungen theilgenommen hat.

Endlich ist das Mitglied Herr Friedrich Vogel aus dem Verbande der Handels- und Gewerbekammer in Leoben ausgeschieden und in Folge dessen auch seine Function als Mitglied des Staatseisenbahnrathes erloschen; da jedoch das Eisenbahnministerium erst vor wenigen Tagen von diesem Umstande officiell Kenntniss erhielt, konnte die Ernennung des Ersatzmannes desselben, Herrn Handelskammerrathes Franz Endres, nicht mehr er-

folgen. Es wurde jedoch letzterer zur heutigen Sitzung eingeladen.

Im Hinblicke auf die engen Beziehungen, welche Seitens des Eisenbahnministeriums laut § 10 des neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung, soweit es sich um die Sicherstellung und Concessionirung neuer Eisenbahnlinien oder um Tariffragen, welche für Handel und Gewerbe von Wichtigkeit sind, handelt, fortgesetzt mit dem Handelsministerium zu pflegen sind, wird im neuen Statute des Staatseisenbahnrathes auf die Mitwirkung des Handelsministeriums auch schon bei der Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes insofern Rücksicht zu nehmen sein, als dieses Ministerium, gleichwie bisher das Finanz- und das Ackerbauministerium, zwei Persönlichkeiten zur Ernennung zu Mitgliedern zu nominiren haben wird.

Um jedoch dem Handelsministerium die Möglichkeit zu bieten, auch schon bei der gegenwärtigen Sitzung des Staatseisenbahnrathes vertreten zu sein, wurde mit meiner Zustimmung Seitens des Handelsministeriums Herr Ministerialsecretär Dr. Mauriz von Roessler designirt, der heutigen Sitzung an der Seite der Regierungsvertreter beizuwohnen.

(Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister stellt den genannten Herrn Vertreter des Handelsministeriums der Versammlung vor.)

Das Fernbleiben von der heutigen Sitzung haben entschuldigt die Herren Mitglieder Josef Rochlitzer, sowie der an seiner Stelle einberufene Ersatzmann Franz Kloiber, ferner die Herren: Anton Ritter von Schauenstein, Gustav Ritter von Schoeller, Ignaz Russmann, Heinrich Freiherr von Doblhoff-Dier, Eugen Freiherr von Styrcea und Eugen Freiherr Ritter von Zahony, an deren Stelle die betreffenden Herren Ersatzmänner August Freiherr von Phull, Stanislaus Ciuchciński, Josef Ritter von Brenner-Felsach, Isidor Ritter von Janosch und Ernst Holzer zur Theilnahme an der Sitzung eingeladen worden sind."

Hierauf leisten die Herren Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, Wilhelm Boschan, Stanislaus Ciuchciński und Josef Ritter von Brenner-Felsach, welche zum ersten Male in dieser Session an der Sitzung des Staatseisenbahnrathes als Mitglieder, beziehungsweise Ersatzmänner theilnehmen, die im § 21 des Organisationsstatutes vorgeschriebene Angelobung.

Es wird nunmehr zur Tagesordnung übergegangen, und erstattet über Einladung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers das Mitglied Ladislaus Ritter von Struszkiewicz über die **allgemeinen Angelegenheiten** Namens des Comité den Bericht, und zwar zunächst über den Abschnitt I der „Mittheilungen für die Sitzung des Staatseisenbahnrathes am 20. Mai 1896".

Dem Antrage des Referenten gemäss werden die Mittheilungen zu:

Punkt 1, Eröffnung neuer Linien,

Punkt 2, betreffend Uebermittlung der für die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes nothwendigen Acte, wie Tagesordnung, Mittheilungen etc., ausser an die wirklichen Mitglieder auch an alle Ersatzmänner vierzehn Tage vor der Sitzung,

Punkt 3, wegen Aenderung der Bezeichnung der Station „Davidsthal" der Buschtěhrader Eisenbahn in „Zwodau-Davidsthal",

Punkt 4, wegen besserer Instandhaltung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und wegen Entlastung des Prager Bahnhofes,

Punkt 5, betreffend baldigste Vornahme der dringend nöthigen Erweiterungen im Bahnhofe in Hallein zur Beseitigung der dort noch bestehenden Verkehrshindernisse und Gefahren,

Punkt 6, wegen Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes (Warteräume), der Frachtenmagazine und Lagerplätze, endlich Herstellung eines gedeckten Perrons in der Station Friesach, sowie wegen Vergrösserung des Warteraumes und Herstellung eines entsprechenden Frachtenmagazines sammt hiezu erforderlicher Rampe in der Station Eberstein,

Punkt 7, betreffend Errichtung eines Wartesaales in der an der Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandec gelegenen Haltestelle Rabka —

von der Versammlung zur Kenntniss genommen.

Wie der Berichterstatter erwähnt, ist mit Punkt 3 der „Mittheilungen" auch der Antrag des Mitgliedes Tausche (Punkt 15c) der Tagesordnung), welcher ebenfalls die Anwendung des Namens der Station „Davidsthal" der Buschtěhrader Eisenbahn in „Zwodau-Davidsthal" anstrebt, erledigt.

Zu dieser Angelegenheit ergreift das Mitglied Tausche das Wort und bittet unter Erläuterung der hiefür massgebenden Gründe die Regierung neuerdings, ihre Bemühungen fortzusetzen, damit im Laufe der Zeit der Namenswechsel durchgeführt werde.

Herr Sectionsrath Camill Kuranda des k. k. Eisenbahnministeriums erklärt hierauf, dass sich die Ansuchen um Benennung von Stationen mit Doppelnamen in einer Weise mehren, dass bei Gewährung dieser Wünsche die Uebersichtlichkeit des Fahrplanes leiden, sowie Verwirrung in der Adressirung und Erschwernisse in der Administration entstehen würden. Trotzdem wird die Regierung in Entsprechung des von dem Mitgliede Tausche geäusserten Wunsches die Verhältnisse genau erheben und eventuell auf die Buschtěhrader Bahn einwirken, um sie zur Annahme des Doppelnamens zu bewegen. Ein Erfolg jedoch könne im Hinblicke auf die Bestrebungen der Regierung, welche in der Mittheilung zu Punkt 3 Ausdruck gefunden haben, schwerlich in Aussicht gestellt werden.

Es gelangt nun der Antrag des Mitgliedes Gregor wegen Errichtung einer k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Czernowitz (Punkt 5 der Tagesordnung) zur Verhandlung.

Der Berichterstatter weist auf die von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Freiherrn Glanz von Eicha in der Sitzung des Budgetausschusses vom 9. November 1895 zum gleichen Gegenstande abgegebene Erklärung hin und betont, dass die Staatseisenbahnverwaltung mit Rücksicht auf die jetzt im Bau befindlichen Linien in Galizien und der Bukowina Gelegenheit haben wird, sich mit der angeregten Frage zu befassen.

Aus diesen Gründen stellt er Namens des Comité folgenden Antrag:

„Nachdem die im Bau begriffenen Eisenbahnlinien in Galizien und in der Bukowina ihrer Vollendung nahegekommen sein werden, wird das hohe k. k. Eisenbahnministerium ersucht, die Frage der Errichtung einer vierten k. k. Betriebs-Direction für die nordöstlichen k. k. Staatsbahnlinien in geneigte Erwägung zu ziehen."

Das Mitglied Gregor motivirt in längerer Darlegung seinen Antrag, wobei er insbesondere die nicht ausreichende, zudem vielfach nicht ausgeübte Competenz

des in Czernowitz errichteten k. k. Betriebs-Inspectorates beklagt und neuerdings um Annahme seines Antrages bittet.

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister weist demgegenüber darauf hin, dass ein Bedürfniss für die Errichtung einer Betriebs-Direction in Czernowitz sich bisher absolut nicht gezeigt habe, schon mit Rücksicht darauf, dass der Bahnumfang ein verhältnissmässig geringer sei. Es wäre aber unbedingt ausgeschlossen, die Betriebs-Directionen nach Kronländern zu gruppiren, weil das zu unmöglichen Consequenzen führen würde. Gerade in Folge der Creirung des Eisenbahnministeriums müsse getrachtet werden, die Directionen weiter auszugestalten, und verweist er in dieser Beziehung auf die bei den preussischen Staatsbahnen bestehenden Verhältnisse. Für die stricte Durchführung jener Agenden, welche dem Betriebs-Inspectorate Czernowitz instructionsgemäss zustehen, werde er Sorge tragen; irgend eine Klage oder Beschwerde in dieser Richtung sei jedoch bisher überhaupt nicht eingelaufen. Die Regierung ist übrigens bereit, wenn der Ausbau der Bukowinaer Bahnen weiterschreitet, die Frage der Errichtung einer neuen Betriebs-Direction in Erwägung zu ziehen.

Nachdem noch der Berichterstatter constatirt hatte, dass der Antrag des Comité lediglich aus sachlichen Gründen hervorgegangen sei und dass nach seiner Ueberzeugung entgegen den bezüglichen Aeusserungen des Mitgliedes Gregor die wirthschaftlichen Interessen Galiziens und der Bukowina sich nicht nur nicht widersprechen, sondern parallel laufen, wird zur Abstimmung geschritten und hiebei der Antrag des Mitgliedes Gregor von der Versammlung abgelehnt, der Antrag des Referenten dagegen angenommen.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Carl Ritter von Hillinger, betreffend die Erweiterung der Station St. Ruprecht bei Villach (Punkt 7 a) der Tagesordnung), stellt der Berichterstatter Namens des Comité den Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Erweiterung der Station St. Ruprecht bei Villach für den Frachten- und Personenverkehr den Bedürfnissen angemessen baldigst veranlassen zu wollen“ —

und wird dieser Antrag zum Beschlusse erhoben.

Die beiden Anträge des Mitgliedes Dr. Samuel Jenny, betreffend:

a) die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station „Hard“ in Vorarlberg und
b) die Erweiterung des Frachtenmagazins und der Lagerplätze in der Station „Rankweil“ in Vorarlberg (Punkt 8 a) und b) der Tagesordnung) —

werden dem Vorschlage des Berichterstatters gemäss dem k. k. Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen.

Dem Antrage des Mitgliedes Kocourek, es seien die Perrons bei Dunkelheit längs der ganzen Personenzüge zu beleuchten (Punkt 9 a) der Tagesordnung) schliesst sich das Comité an, und beantragt der Berichterstatter Namens desselben:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird um die Veranlassung ersucht, dass die Perrons bei Dunkelheit längs des ganzen Personenzuges beleuchtet werden.“

Die Versammlung acceptirt diesen Antrag.

Mit Zustimmung des Antragstellers, des Mitgliedes Max Ritter von Mersi, werden dessen in der Tagesordnung unter Punkt 10 a) bis d) aufgeführten Anträge als insgesammt die Valsugana-Bahn betreffend gleichzeitig behandelt, und beantragt der Berichterstatter Namens des Comité folgende Erledigung:

„In Betreff der Anträge des Mitgliedes Ritter von Mersi wird das hohe k. k. Eisenbahnministerium ersucht, ehebaldigst Erhebungen pflegen zu lassen, um zu ermitteln, wo auf der Valsugana-Bahn neue Adaptirungen und Erweiterungen der Bahnhofinstallationen nöthig sind, und die dringend nothwendigen Arbeiten mit möglichster Berücksichtigung der Seitens der Interessenten vorgebrachten Wünsche baldmöglichst veranlassen zu wollen.“

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister weist darauf hin, dass es sich hier um eine erst vor ganz kurzer Zeit eröffnete Bahn handelt, und dass die Erfahrungen darüber, ob und welche Erweiterungen nothwendig seien, erst im Laufe dieses Sommers gesammelt werden können. Momentan seien grössere Investitionen schon deshalb unmöglich, weil die Baukosten überschritten wurden.

Der Antrag des Berichterstatters wird hierauf von der Versammlung zum Beschlusse erhoben.

Ebenso stimmt die Versammlung dem Antrage des Referenten zu, den von dem Mitgliede Franz Obratschai gestellten Antrag wegen Vervollständigung des schlesischen Eisenbahnnetzes (Punkt 11 h der Tagesordnung) dem hohen k. k. Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Würdigung zu empfehlen.

Gegenüber dem Antrage des Mitgliedes Dr. Heinrich Reicher wegen Herstellung einer Viehverladerampe in der Station Mitterdorf der Südbahnlinie Wien—Graz (Punkt 12 der Tagesordnung) macht der Berichterstatter geltend, dass nach der Erklärung des Regierungsvertreters der Viehverkehr in dieser Station kein bedeutender sei, überdies dort eine fixe Rampe für Wagenladungsgüter, auf welcher auch Thiersendungen ein- und ausgeladen werden können, besteht, und die Station ausserdem noch mit einer grossen transportablen Vieh-Auf- und Abladetreppe ausgerüstet ist.

Das Comité sei daher zu dem Beschlusse gekommen, folgenden Antrag zu stellen:

„Die Errichtung einer eigenen Viehverladerampe in der Station Mitterdorf der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wird derzeit als überflüssig erachtet.“

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird der Antrag des Mitgliedes Dr. Reicher abgelehnt, jener des Referenten angenommen.

Von dem Mitgliede Carl Steiner liegt ein Antrag wegen Ausgestaltung der bestehenden Personen-Haltestelle Hallwang-Elixhausen zu einer Frachtenstation (Punkt 13 der Tagesordnung) vor.

Der Berichterstatter beantragt hiezu Namens des Comité:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in Betreff der Ausgestaltung der Personen-Haltestelle Hallwang-Elixhausen zu einer Frachtenstation mit den interessirten Gemeinden neuerliche Verhandlungen pflegen zu lassen und den Wünschen der Gemeinden Hallwang und Elixhausen nach Thunlichkeit Rechnung tragen zu wollen.“

Dieser Antrag wird von der Versammlung angenommen.

Ein weiterer Antrag des Mitgliedes Carl Steiner wegen der von der kgl. bayerischen Regierung beabsichtigten Verlegung des bayerischen Staatseisenbahn-Amtes von Salzburg nach Freilassing (Punkt 13 b) der Tagesordnung) stellt sich als eine Interpellation dar, welche Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister dahin beantwortet, dass dem Eisenbahnministerium von dieser Verlegung nichts bekannt sei, wohl aber die Verhandlungen wegen des zweiten Geleises Salzburg—Frei-

lassing und der Leitung des Orient-Expresszuges über Salzburg im Zuge sind und möglicherweise zu einem günstigen Resultate führen werden.

In Erledigung der Anträge des Mitgliedes Anton Tausche:

a) wegen Errichtung einer Station nächst Fleissen im Zuge der sächsischen Linie Eger—Reichenbach;
b) wegen Eröffnung der Haltestelle Lindenhau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den Eilgüter- und Güterverkehr;
c) wegen Abänderung des Namens der Station „Davidsthal" der Buschtěhrader Eisenbahn in „Zwodau-Davidsthal";
d) wegen Eröffnung der Haltestelle Neudorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den Güterverkehr,

(Punkt 15 a), b), c) und d) der Tagesordnung) — beantragt der Berichterstatter Namens des Comité, zu beschliessen:

„ad a). Die Errichtung einer Station im Zuge der Eger-Reichenbacher Strecke der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen wird der eingehenden Würdigung des k. k. Eisenbahnministeriums anempfohlen."

„ad b). Betreffs der Eröffnung des Eil- und Frachtenverkehres auf der Strecke der k. k. Staatsbahnen nach Eger in der Haltestelle Lindenhau wird das hohe k. k. Eisenbahnministerium ersucht, die begonnenen Studien mit Nachdruck weiterzuführen und, wenn möglich, den gerechtfertigten Wünschen der Interessenten nachzukommen."

„ad c). Dieser Antrag ist durch den früheren Beschluss zu Punkt 3 der ‚Mittheilungen' erledigt."

„ad d). Wegen Eröffnung eines Güterverkehres auf der Haltestelle Neudorf im Zuge der Kaiser Franz Josefs-Bahn werden dem hohen k. k. Eisenbahnministerium neuerliche Erhebungen anempfohlen."

Die Versammlung stimmt diesen Anträgen zu.

Der in der Tagesordnung unter Punkt 15 e) aufgeführte Antrag des Mitgliedes Anton Tausche wegen Verwendung von Torfstreu oder Torfmull zur Desinfection in den Anstandsorten der Bahnhöfe wird dem Antrage des Referenten gemäss von der Versammlung in folgender Fassung angenommen:

„Die Fortführung der Versuche mit Anwendung von Torfmull für die Anstandsorte in den Eisenbahnstationen wird dem hohen k. k. Eisenbahnministerium angelegentlichst anempfohlen."

Wie Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister nunmehr bekannt gibt, sind von dem Mitgliede Julius Ritter von Gomperz vier Dringlichkeitsanträge eingelaufen, welche er zur Verlesung bringt, und zwar:

„1. Die k. k. Regierung wird ersucht, Einfluss auf die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu nehmen, damit an den in Böhmisch-Trübau um 6 Uhr Abends ab Prag eintreffenden Schnellzug Nr. 16 und an den in Böhmisch-Trübau um 6 Uhr 42 Minuten Abends ab Wien eintreffenden Schnellzug Nr. 1 in der Richtung gegen Olmütz ein Anschluss geschaffen werde."

„2. Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der im Betriebe des Staates stehenden Mährischen Westbahn in der Richtung gegen Prossnitz einen Anschluss an den ab Prossnitz um 6 Uhr 46 Minuten Früh in der Richtung nach Nezamislitz—Brünn abgehenden Personenzug Nr. 1020 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu schaffen."

„3. Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, den endlichen Ausbau des Flügels Kornitz—Gross-Oppatowitz der Mährischen Westbahn an die Staatseisenbahnlinie Brünn—Zwittau veranlassen zu wollen."

„4. Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, Einfluss auf die Verbesserung der Zugsverbindung Brünn—Budapest und umgekehrt, namentlich auf die Erstellung einer das ganze Jahr hindurch bestehenden Eilzugsverbindung mit möglichst kurzer Wartezeit in Gänserndorf, bezw. Marchegg zu nehmen."

Diese vier Anträge werden der Regierung zur eingehenden Würdigung, möglichsten Berücksichtigung und Berichterstattung in der nächsten Session überwiesen.

Namens des Comité für **Personentarif und Fahrordnung** berichtet sodann das Mitglied Alfred Ritter von Lindheim zunächst über Abschnitt II der „Mittheilungen", und werden conform seinen Anträgen zur Kenntniss genommen die Mittheilungen zu:

Punkt 1 a) wegen Vermehrung der Durchgangswagen in den Postzügen der Vorarlberger Bahn, bezw. in den Personenzügen der Arlberg-Bahn,

Punkt 1 b) betreffend Berücksichtigung der von der Stadt Trient und den sämmtlichen Valsugana-Gemeinden in einer Eingabe an das hohe k. k. Handelsministerium geäusserten Wünsche rücksichtlich der Fahrordnung und der Personentarife,

Punkt 1 c) wegen Creirung einer Schnellzugsverbindung zwischen München via Lindau—Bregenz—St. Margarethen—St. Gallen—Zürich—Bern—Genf und umgekehrt und wegen Verlängerung der in der Sommerfahrordnung nur bis und von Landeck verkehrenden Schnellzüge Nr. 103 und 104 bis und von Bregenz,

Punkt 1 d) wegen Verbesserung der Verbindung zwischen Krakau über Bonarka gegen Sucha und

Punkt 1 e) betreffend die Kürzung der Fahrtdauer auf der galizischen Transversalbahn mit den Zügen Nr. 1252 und Nr. 4 auf der Anschlussstrecke der Nordbahn bis Dzieditz zur Erreichung des Anschlusses an den Tagesschnellzug Lemberg—Wien Nr. 6 in Dzieditz für das Publicum im südwestlichen Theile Galiziens,

ferner zu Punkt 2 wegen Beibehaltung der Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Linie Wien—Gmünd—Eger auch in der Winterfahrordnung.

Bei diesem Punkte spricht der Referent Namens der im Comité vertreten gewesenen Interessenten der Regierung den Dank für die Beibehaltung der Schnellzüge Nr. 3 und 4 im Winter aus.

Die Mittheilungen:

zu Punkt 3 wegen Einstellung eines neuen Personenzugspaares auf der Staatsbahnstrecke Dux—Pilsen—Eisenstein und

zu Punkt 4 wegen Veranlassung der rechtzeitigen Erreichung des Anschlusses für den täglich von Lindau um 10 Uhr 32 Minuten Abends nach Innsbruck abgehenden Zug an den von Innsbruck um 7 Uhr 15 Minuten Früh nach Wien abgehenden Tagesschnellzug auch im Winterfahrplane —

nimmt die Versammlung zur Kenntniss, und drückt der Berichterstatter Namens der Vertreter von Vorarlberg für die im Punkte 4 zugesicherte Massnahme der Regierung den Dank aus.

Ebenso dienen zur Kenntniss die Mittheilungen:

zu Punkt 5 wegen Fortsetzung des gemischten Zuges Nr. 2053 von Neuhaus nach Ober-Cerekwe und des Zuges Nr. 2054 von Ober-Cerekwe nach Neuhaus, wobei das Mitglied Kocourek bemerkt, dass die Vertreter des Ministeriums die probeweise Einführung des täglichen Verkehres dieser Züge zugesichert haben, wofür er bestens danke;

ferner zu Punkt 6 wegen Erstellung einer günstigeren Fahrordnung für den Zug Nr. 424 der Linie Wessely—Budweis, sowie wegen Früherlegung des gemischten Zuges Nr. 215 der Linie Gmünd—Wessely,

zu Punkt 7 betreffend Herstellung einer besseren Zugsverbindung zwischen Tabor und Prag,

zu Punkt 8 a) wegen Erstellung von Sonn- und Feiertagszügen auf den Linien Troppau—Jägerndorf, Hannsdorf—Ziegenhals und Erbersdorf—Würbenthal schon vom 1. Mai ab,

zu Punkt 8 c) wegen Erstellung prompter Anschlüsse für die aus Troppau nach den Stationen der Erbersdorf-Würbenthaler Localbahn und umgekehrt kommenden Reisenden, und

zu Punkt 8 d) wegen Beistellung eines directen Personenwagens bei den Zügen Jägerndorf - Wien via Olmütz.

Für die zu Punkt 8 b) mitgetheilte Einführung eines vierten Zugspaares in der Strecke Erbersdorf—Würbenthal spricht das Mitglied Anton Carl Lemach den wärmsten Dank aus, hieran die Bitte knüpfend, womöglich eine derartige Verbesserung eintreten zu lassen, dass für die den grössten Theil der Reisenden stellende Bevölkerung der Landeshauptstadt Troppau ein Vortheil erwachse. Das Mitglied Briess tritt diesem Wunsche im Interesse der Bevölkerung von Olmütz, welche mit dieser directen Verbindung sehr zufrieden ist, entgegen.

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister weist darauf hin, dass die gegenwärtigen Verkehrszeiten als das kleinere Uebel aufzufassen sind und daher aufrecht bleiben müssen, da bei denselben die Reisenden von Troppau in Erbersdorf nur ein Stilllager von ein- und einer halben Stunde haben, während bei Berücksichtigung des vom Mitgliede Lemach geäusserten Wunsches den von Olmütz kommenden Reisenden ein Stilllager von sechs Stunden auferlegt würde.

Die Mittheilung zu Punkt 8 b) wurde gleichfalls zur Kenntniss genommen, ebenso jene

zu Punkt 9 wegen früherer Abfahrt des Zuges Nr. 1714 von Laibach um 20 Minuten behufs sicherer Erreichung des Anschlusses in Tarvis, und

zu Punkt 10 b), betreffend die Erstellung eines anderen Personen- oder Omnibuszuges mit Anhalten in allen Stationen und Haltestellen sowohl für die Winter- als Sommerfahrordnung auf der Strecke Prag—Kolin der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Bezüglich der Mittheilung zu Punkt 10 a) wegen Umwandlung der gemischten Züge Nr. 332 und 331 der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Personenzüge mit Anhalten in jeder Haltestelle zwischen Prag und Kolin sieht sich der Referent veranlasst, Namens des Comité folgenden Antrag zu stellen:

„Die hohe Regierung wird neuerdings ersucht, die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft zu vermögen, dass die gemischten Züge Nr. 332 und 331 in Personenzüge mit Anhalten in jeder Haltestelle zwischen Prag und Kolin umgewandelt werden."

Das Mitglied Victor Riedl von Riedenstein beleuchtet die Uebelstände, welche dem gegenwärtig verkehrenden gemischten Zuge, mit welchem auch Vieh befördert wird, anhaften, und beklagt auch den Umstand, dass für diesen gemischten Zug die gleichen Tarife eingehoben werden wie für den Personenzug.

Herr Sectionsrath Kuranda des k. k. Eisenbahnministeriums sichert zu, dass an die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft neuerdings bezüglich Umwandlung der gemischten Züge Nr. 332 und Nr. 331 in Personenzüge herangetreten werden wird, erklärt jedoch hinsichtlich der Beschwerde, dass gegenwärtig bei der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Unterschied zwischen den Tarifen der Personenzüge und jenen der gemischten Züge nicht bestehe, die Berechtigung der Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Einhebung des Personenzugtarifes auch bei den gemischten Zügen als auf gesetzlicher Basis beruhend und daher der Einflussnahme der Regierung entrückt.

Die Versammlung nimmt den Antrag des Comité an.

Die Mittheilungen zu Punkt 11 wegen Belassung des Personenzuges Nr. 147 ab Salzburg bis Saalfelden das ganze Jahr hindurch, hingegen Führung des Zuges Nr. 13 ab Salzburg nur bis Bischofshofen und betreffend Beistellung von Wagen dritter Classe bei Schnellzug Nr. 104 von Bischofshofen ab und in dem über Selzthal verkehrenden Theil des Schnellzuges Nr. 102 Innsbruck—Wien, ferner zu Punkt 12, betreffend nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1895/96, werden zur Kenntniss genommen.

Bei der Mittheilung zu Punkt 13, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1896, spricht zunächst das Mitglied Wilhelm Dannhauser dem Eisenbahnministerium für die Erstellung der Züge Nr. 301 und 302 den besten Dank aus mit der Bitte, die Weiterführung dieser Züge nach Salzburg, bezw. Selzthal eingehend würdigen und womöglich verwirklichen zu wollen.

Nach Besprechung der einzelnen Abschnitte des Punktes 13 hebt der Berichterstatter hervor, dass an dem Sommerfahrplane, wie er seinerzeit vom Staatseisenbahnrathe begutachtet wurde, ausserordentlich zahlreiche und einschneidende Veränderungen vorgekommen sind, wobei er allerdings anerkennt, dass diese Aenderungen im Interesse des Verkehres gelegen und mehrfach auf Anregungen des Staatseisenbahnrathes zurückzuführen sind.

Den Hauptgrund für die ungemein zahlreichen Modificationen des Fahrplanes findet er in dem Umstande, dass die General-Direction eine Verfügung erlassen hat, wonach alle Corporationen, Gemeinden, Fremdenverkehrs-Anstalten, Gewerbevereine, Bezirksausschüsse u. s. w. aufgefordert wurden, ihre etwaigen Wünsche in Betreff der Fahrordnung statt während des ganzen Jahres zu bestimmten Terminen den Eisenbahn-Betriebsdirectionen mitzutheilen. So anerkennenswerth und begründet diese Einrichtung sei, solle doch auch der Staatseisenbahnrath in die Lage versetzt werden, sich über die geplanten Veränderungen auszusprechen, und um die Competenz des Staatseisenbahnrathes bezüglich Begutachtung der Fahrordnungen zu wahren, stellt er Namens des Comité folgenden Antrag:

„Die zahlreichen und weitgehenden Aenderungen, welche der Sommerfahrplan 1896 nachträglich erfahren hat, und die zum Theil auf Anregungen des Staatseisenbahnrathes zurückzuführen sind, erkennt der Staatseisenbahnrath allerdings als im Interesse des Verkehres gelegen an. Derselbe spricht bei dieser Gelegenheit den Wunsch aus, dass auch bei nachträglichen Aenderungen des Fahrplanes, insoweit sie principieller Natur sein sollten, nach Möglichkeit dem Staatseisenbahnrathe Gelegenheit geboten werde, sich über dieselben vor ihrer Einführung auszusprechen."

Der Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath Gustav Gerstel constatirt, dass von den vorgenommenen Aenderungen keine mit einem Beschlusse des Staatseisenbahnrathes im Widerspruche stehe, im Gegentheile mehrere derselben durch Anregungen des Staatseisenbahnrathes veranlasst wurden, was er durch Beispiele nachweist.

Die Bestimmung fester Termine für die Vorlage von Wünschen nach Aenderungen des Fahrplanes war nothwendig, weil durch den früheren Usus, wo fast täglich Anträge von allen erdenklichen Corporationen an die Regierung und an die General-Direction eingelaufen

sind, sich technische Schwierigkeiten ergeben haben, da oft im letzten Augenblicke Fahrpläne und die dazu gehörigen Behelfe geändert werden mussten. Es wird zwar versucht werden, die Termine zurückzusetzen, aber ein praktischer Erfolg sei kaum zu erwarten, da immerhin nachträgliche Aenderungen vorkommen werden, die mit den Beschlüssen des Staatseisenbahnrathes nicht im Widerspruche stehen, demselben aber nicht mehr vorher vorgelegt werden können.

Der Antrag des Comité wird bei der hierauf erfolgten Abstimmung angenommen.

Die Mittheilung zu Punkt 14, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 1 und 2 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Station Hullein, wird zur Kenntniss genommen.

Anlässlich der Verhandlung über Punkt 15, betreffend die Ausgabe von Jahreskarten, Streckenkarten und Abonnementkarten für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, gibt der Berichterstatter bekannt, dass verkauft wurden:

im Jahre 1895:

	Jahres-karten	Strecken-karten	Abonnements-karten	Zu-sammen
I. Classe . .	85	5	—	90
II. „ . .	429	39	—	468
III. „ . .	797	259	—	1056
Zusammen	1311	303	—	1614

vom 1. Jänner bis 31. März 1896:

	Jahres-karten	Strecken-karten	Abonnements-karten	Zu-sammen
I. Classe . .	56	2	70	128
II. „ . .	345	34	792	1171
III. „ . .	669	287	938	1894
Zusammen	1070	323	1800	3193

Es sind demnach im ganzen Jahre 1895 1614 Zeitkarten, in den ersten drei Monaten des Jahres 1896 dagegen schon 3193 Zeitkarten verkauft worden. Aus diesem Erfolge lässt sich schliessen, dass die mit 1. Jänner 1896 eingeführten Zeitkarten den Bedürfnissen des die Bahn benützenden Publicums entsprechen.

Die Mittheilung zu Punkt 15 wird zur Kenntniss genommen, ebenso jene zu Punkt 16, betreffend Befürwortung der Einführung von Abonnementskarten auch bei den Privatbahnen, und

zu Punkt 17 wegen Belassung der Stationen mit nicht über 11 Kilometer Entfernung auch bei Anwendung des Kilometerzeigers für den Güterverkehr in der nächstliegenden niedrigeren Zone. Hiebei gibt der Berichterstatter bekannt, dass bisher Rückversetzungen in eine niedrigere als die bei strenger Durchführung des Zonensystems nach dem Kilometerzeiger zutreffende Zone für 337 Relationen platzgegriffen haben.

Die Mittheilung zu Punkt 18 wegen Ausgabe von Fahrkarten zweiter Classe in den Haltestellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wird zur Kenntniss genommen, und stimmt die Versammlung auch einem vom Referenten befürworteten, im Comité gestellten und namentlich mit einem Bedürfnisse des Reiseverkehres in den Alpenländern motivirten Antrage zu, dahingehend:

„Die General-Direction wird ersucht, an ihren Cassen auch englische Goldmünzen zur Zahlung der Fahrgebühren anzunehmen."

Es kommen nun die „Grundzüge für die Winterfahrordnung 1896/97" (Punkt 2 der Tagesordnung) zur Verhandlung, und berichtet der Referent, dass die wesentlichsten Aenderungen dieses Fahrplanes im Vergleiche zum Fahrplane des verflossenen Winters 1895/96 folgende sind:

Gruppe I. Westliche Staatsbahnen.

Strecke: Wien (Westbahnhof)—Salzburg—Bregenz.

Zur Verbesserung des localen Verkehres von Wien (Westbahnhof) nach den Stationen der Strecken St. Pölten — Hainfeld — Leobersdorf — Scheibmühl — Kernhof und Linz—Salzburg, sowie der von der letzteren Strecke abzweigenden Seitenlinien wird der seit 1. Mai 1896 in Verkehr gesetzte Zug Nr. 17, Wien (Westbahnhof) ab 5 Uhr 45 Minuten Früh, Salzburg an 4 Uhr 4 Minuten Nachmittags, in Cours bleiben. Ebenso wird in der Gegenrichtung Zug Nr. 18, Salzburg ab 11 Uhr 5 Minuten Vormittags, Wels an 2 Uhr 17 Minuten Nachmittags, dort im Anschlusse bis Wien, Ankunft 10 Uhr 20 Minuten Abends, auch im Winter im Verkehre bleiben.

Die zwischen Wien und Wels coursirenden Züge Nr. 19, Wien ab 2 Uhr 50 Minuten Nachmittags, und Nr. 20, Wien an 10 Uhr 50 Minuten Vormittags, werden bis und von Lambach eingeleitet.

Die mit 1. Juni 1896 neu eingerichteten Schnellzüge Nr. 505/305 und 306/506 zwischen Lindau—St. Margarethen, welche den directen Anschluss von Zürich nach München und umgekehrt vermitteln, bleiben auch im Winter im Verkehre.

Strecke: Wels—Neumarkt-Kallham—Simbach.

Die mit 1. Mai 1896 neu eingeleiteten Züge Nr. 613, Wels ab 5 Uhr 15 Minuten Nachmittags, nach Neumarkt-Kallham im Anschlusse an Zug Nr. 13 von Wien und an die Züge Nr. 4 und 216 von Salzburg, bezw. von Vöcklabruck, und Nr. 626, Wels an 7 Uhr 26 Minuten Abends, im Anschlusse an Zug Nr. 215 nach Frankenmarkt und Nr. 16 nach Amstetten, bleiben auch im Winter als tägliche Züge im Verkehre.

Strecke: Steinach-Irdning—Schärding.

Der mit 1. Mai 1896 von Ried bis Schärding an Stelle des Abendzuges Nr. 2313 in Verkehr gesetzte Frühzug Nr. 2321, Ried ab 7 Uhr 15 Minuten Früh, wird auch im Winter coursiren.

Gruppe II. Nördliche Staatsbahnen (Böhmen und Mähren).

Strecke: Wien (Kaiser Franz Josef Bahnhof)—Eger und Gmünd—Prag.

Wie bereits früher erwähnt, bleiben die Tagesschnellzüge zwischen Wien und Eger als tägliche Züge im Winter versuchsweise in Cours, ebenso der mit 1. Mai 1896 neu eingerichtete Zug Nr. 20 von Gmünd nach Wien, Ankunft 5 Uhr 55 Minuten Nachmittags, und der Zug Nr. 319/3858 von Absdorf bis Krems, bezw. Hadersdorf nach Langenlois im Anschlusse an den Zug Nr. 19, von Wien ab 3 Uhr Nachmittags.

Zug Nr. 226, Prag ab 4 Uhr 30 Minuten Nachmittags, wird auch im Winter 1896/97 bis Tabor verkehren.

Mit Rücksicht auf die geringe Frequenz des Schlafwagens zwischen Wien und Karlsbad in den Monaten April und October, welche in keinem Verhältnisse zu den Kosten steht, wird der Lauf des Schlafwagens auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. September beschränkt bleiben.

Strecke: Prag (Kaiser Franz Josef-Bahnhof)—Furth und Protivin—Zdic.

In diesen Strecken bleibt der mit 1. Mai activirte Fahrplan auch im Winter aufrecht.

Strecke: Pilsen—Eisenstein.

Zwischen Pilsen und Eisenstein werden wieder die Nachtpersonenzüge eingeleitet werden.

Strecke: Sternberg—Jägerndorf, Erbersdorf—Würbenthal und Triebitz—Prossnitz.

In den vorbezeichneten Strecken bleiben die mit 1. Mai 1896 neu eingerichteten Züge Nr. 18, Sternberg an 7 Uhr 5 Minuten Früh von Mährisch-Schönberg, und zurück Zug Nr. 53, Sternberg ab 9 Uhr 15 Minuten Abends, dann die Züge Nr. 1711, Erbersdorf ab 10 Uhr 40 Minuten Früh nach Würbenthal, und zurück Nr. 1712. Erbersdorf an 12 Uhr 46 Minuten Mittags, sowie Zug Nr. 654 von Kornitz ab 2 Uhr 55 Minuten Nachmittags nach Triebitz, und zurück Zug Nr. 653, Kornitz an 8 Uhr 50 Minuten Abends, auch im Winter im Verkehre.

Gruppe III. Nordöstliche Linien (Galizien und Bukowina).

Strecke: Orló—Tarnów.

Der mit 1. Mai 1896 neu eingerichtete Zug Nr. 622, Tarnów ab 4 Uhr 13 Minuten Abends, nach Stróże im directen Anschlusse an den Schnellzug Nr. 5 von Wien bleibt auch im Winterfahrplane 1896/97 in Cours.

Bezüglich aller übrigen in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien wird während des Winters 1896/97 in Betreff der Zugsanzahl der gleiche Fahrplan wie im Winter 1895/96 activirt werden, jedoch mit den Verbesserungen in der Lage der Züge, welche mit 1. Mai 1896 durchgeführt wurden.

Hiebei sind besonders zu erwähnen die Verbesserungen in den Strecken Neu-Zagórz—Chyrów-Stryj und Mezö-Laborcz—Przemysl in Folge der geänderten Lage der Züge Nr. 1215, 2015, 2018 und 2019, sowie die Beschleunigung der Schnellzüge Nr. 301 und 302 zwischen Lemberg und Czernowitz.

Zum Abschnitte II spricht das Mitglied Anton Carl Lemach den Wunsch aus, dass in die Fahrordnung der im Bau befindlichen Strecke Lindewiese—Barzdorf, auf welcher nach dem ersten Entwurfe nur zwei Züge in jeder Richtung verkehren sollen, noch ein drittes Zugspaar aufgenommen werden möge.

Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath Gerstel theilt diesbezüglich mit, dass drei Züge in jeder Richtung verkehren werden, für welchen Aufschluss das Mitglied Lemach dankt.

Das Mitglied Ladislaus Ritter von Struszkiewicz empfiehlt bei Abschnitt III die Herstellung einer besseren Zugsverbindung von Brody mit Krasne, ohne jedoch einen Antrag zu stellen.

Hierauf erfolgt die Abstimmung, und werden hiebei die Grundzüge für die Winterfahrordnung 1896/97 von der Versammlung angenommen.

Der in der Tagesordnung unter Punkt 3 a) angeführte Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Führung der dritten Wagenclasse bei den Schnellzügen auf den Strecken Wien—Gmünd—Prag, Gmünd—Eger und Budweis—Linz deckt sich, wie der Berichtersatter hervorhebt, in gewisser Beziehung mit dem Antrage des Mitgliedes Adalbert Kocourek (Punkt 9 b) der Tagesordnung) wegen Führung der dritten Wagenclasse bei allen Schnellzügen.

Der letztere allgemein gehaltene Antrag wurde jedoch vom Antragsteller mit Rücksicht auf den Beschluss, dass die dritte Classe nur dort geführt werden soll, wo es unter Beachtung der betriebstechnischen Erfordernisse und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrzeit möglich ist, zurückgezogen. Die General-Direction hat, wie sie erklärte, nicht die Absicht, die dritte Classe bei den Schnellzügen principiell aufzuheben, sie muss sich aber die Entscheidung von Fall zu Fall vorbehalten.

Es hat sich daher das Comité veranlasst gesehen, folgenden Antrag zu stellen:

„Der Antrag, dass bei den Schnellzügen, welche auf den Linien Wien—Eger, Wien—Prag und Wessely—Budweis—Linz verkehren, Wagen dritter Classe geführt werden sollen, wird der k. k. General-Direction zur eingehenden und wohlwollenden Würdigung überwiesen."

Antragsteller, Mitglied Bondy, erwähnt, dass diese Angelegenheit in der Prager Handelskammer eingehend berathen worden sei, und dass bei der Aussichtslosigkeit, einen Antrag auf allgemeine Einführung durchzubringen, die in seinem Antrage bezeichneten Strecken ausgewählt wurden, weil hier auch die technische Möglichkeit der Durchführung gegeben sei. Er empfiehlt bei der Bedeutung, welche diese Frage auch in socialer Beziehung habe, den vom Comité gestellten Antrag, den er nicht abändern will, dem Wohlwollen und der Würdigung der Herren Regierungsvertreter und speciell der General-Direction.

(Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister, welcher verhindert ist, der Sitzung weiter beizuwohnen, überträgt den Vorsitz an Se. Excellenz den Herrn k. k. Sectionschef Dr. Heinrich Ritter von Wittek.)

Herr Verkehrsdirector Hofrath Gerstel erläutert die Schwierigkeiten, welche gerade bei den Staatsbahnen, die zumeist Gebirgsbahnen sind, bestehen. Auch der früher geübte Vorgang der Beschränkung der Reisenden dritter Classe bei den Schnellzügen auf eine gewisse Anzahl habe sich in der Praxis nicht bewährt. Wenn einmal durch Verbesserung der Maschinen die Möglichkeit geschaffen sein wird, schwerere Züge mit der erforderlichen Geschwindigkeit zu führen, dann wird auch die dritte Classe bei den Schnellzügen wieder eingeführt werden können.

Es wird übrigens jeder einzelne Fall genau geprüft und studirt und, wo es irgend zulässig ist, die Führung der dritten Classe bewilligt.

Nachdem noch das Mitglied Kocourek auf die grosse Zahl der Reisenden dritter Classe (93 pCt. aller Reisenden) hingewiesen, welche eine Berücksichtigung gewiss verdienen, wird zur Abstimmung geschritten und der Antrag des Comité von der Versammlung angenommen.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Ludwig Christ wegen Verlegung der Abfahrt des Zuges Nr. 6 von Linz von 2 Uhr 57 Minuten Nachmittags auf circa 9 Uhr Vormittags (Punkt 4 der Tagesordnung) empfiehlt der Referent Namens des Comité die Ablehnung, weil die gewünschte Verlegung der Abfahrt nach den Mittheilungen des Regierungsvertreters im Comité die directe Schädigung eines bereits bestehenden Zuges involviren würde.

Die Versammlung entscheidet sich für die Ablehnung.

Hinsichtlich des von dem Mitgliede Josef Gröger gestellten Antrages wegen Führung der dritten Wagenclasse bei den Schnellzügen Nr. 1 und 2 der Buschtěhrader Eisenbahn zwischen Prag und Eger während der Winterfahrplan-Periode (Punkt 6 a) der Tagesordnung) beantragt der Berichterstatter und beschliesst die Versammlung, dass dieser Antrag der Regierung zur Würdigung überwiesen wird.

Einen zweiten Antrag wegen Ersetzung des um 1 Uhr 18 Minuten Nachmittags von Eger nach Karlsbad abgehenden gemischten Zuges der Buschtěhrader Eisenbahn durch einen Personenzug (Punkt 6 b) der Tagesordnung) hat der Antragsteller, Mitglied Gröger, selbst zurückgezogen.

Der Antrag des Mitgliedes Kocourek wegen Führung der dritten Wagenlasse bei allen Schnellzügen (Punkt 9 b) der Tagesordnung) ist durch den früher gefassten Beschluss zum Antrage des Mitgliedes Bondy erledigt.

Von dem Mitgliede Max Ritter von Mersi liegen drei auf die Valsugana-Bahn bezügliche Anträge vor, und zwar:

a) wegen Berechnung des Personen- und Gepäckstarifes der Valsugana-Bahn auf Grund der factischen Entfernungen;
b) wegen Erstellung ermässigter Fahrpreise auf der Strecke „Trient—Pontealto“ und
c) wegen Erstellung eines neuen Zugpaares auf der Valsugana-Bahn.

(Punkt 10 e), f), g) der Tagesordnung.)

Rücksichtlich des Antrages ad c) ist darauf hinzuweisen, dass die Bahn erst seit wenigen Wochen im Betriebe steht, und dass daher noch Erfahrungen über die Nothwendigkeit der Vermehrung der Züge abzuwarten sind.

In Hinsicht auf die Höhe des Personen- und Gepäckstarifes hat sich der Antragsteller mit der Erklärung des Regierungsvertreters, dass diese Angelegenheit Seitens der General-Direction zum Gegenstande umfassender Studien gemacht werden wird, und dass nach Massgabe des Ergebnisses derselben die nothwendigen Regulirungen des bestehenden Tarifschemas werden eingeleitet werden, zufriedengestellt, und entfällt deshalb eine weitere Behandlung.

Die Anträge des Mitgliedes Franz Obratschai:

a) wegen Erstellung eines ganz Schlesien durchziehenden Zuges von Freiwaldau über Ziegenhals, Olbersdorf, Jägerndorf, Troppau, Schönbrunn, Ostrau, Friedek, Teschen nach Bielitz und umgekehrt;
b) wegen Erstellung besserer Zugsanschlüsse in Schönbrunn von und nach Troppau;
c) wegen besserer Verbindung von Freudenthal mit Jägerndorf und Troppau;
d) wegen Erstellung besserer Zugsverbindungen auf der Strecke Troppau—Ratibor;
e) wegen Regelung der Personentarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soweit sie über schlesisches Gebiet geht, nach dem Personentarife der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und wegen vollständigerer Ausstattung der Personenwagen bei den Secundärzügen obiger Privatbahn (Punkt 11 a) bis e) der Tagesordnung)

werden nach dem Vorschlage des Berichterstatters der Regierung zur Erwägung überwiesen.

Bezüglich des Punktes c) hat sich jedoch der Regierungsvertreter bereits dahin geäussert, dass die Erfüllung dieses Wunsches unthunlich sei.

Der Antrag des Mitgliedes Carl Steiner wegen Weiterführung der Schnellzüge Nr. 5 und 6 in der Richtung Salzburg—Wien und umgekehrt für die Winterfahrordnung 1896/97 (Punkt 13 c) der Tagesordnung) ist nach den Aufschlüssen der Regierungsvertreter in der Comitésitzung für die Winterfahrordnung 1896/97 mit Weiterführung von äusserst günstig gelegenen Personenzügen an die Schnellzüge von Linz bis Salzburg und umgekehrt in etwas geänderter Weise zur Durchführung in Aussicht genommen. Es hat daher der Antragsteller seinen Antrag zurückgezogen und nur ersucht, der Regierung für die Erfüllung dieses längst gehegten Wunsches im Namen der Interessenten in Salzburg den besten Dank auszusprechen.

Seitens des Mitgliedes Anton Tausche liegen Anträge vor:

a) wegen Erstellung einer besseren Zugsverbindung von Wiesa über Brüx und Prag nach Wien,
b) wegen Führung des Schnellzuges Nr. 203 bis Prag auch im Winter, um dort den Anschluss an Zug Nr. 813 zu erreichen,
c) wegen Einlegung eines vierten Personenzugspaares auf der Streeke Komotau—Bodenbach an Sonn- und Feiertagen.

(Punkt 15 f), g) h) der Tagesordnung.)

Der Referent schlägt vor und die Versammlung beschliesst, diese Anträge der k. k. General-Direction zur Erwägung zu überweisen, wozu jedoch Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath Gerstel bemerkt, dass der Anschluss von Zug Nr. 3 Wien—Gmünd an den Zug Nr. 813 Prag—Brüx im nächsten Winter durch den Zug 213 Gmünd—Prag ohnedies hergestellt werde, und dass daher die Führung des Zuges Nr. 203 aus diesem Anlasse überflüssig sei.

Commercielle Angelegenheiten. Zunächst gelangen zwei Dringlichkeitsanträge des Mitgliedes Tausche zur Verlesung, welche lauten:

„1. Der hohe Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, dass die Begünstigung für Futtertransporte nach den Mäusebezirken bis Ende September dieses Jahres verlängert wird.“

„2. Der hohe Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei das hohe k. k. Eisenbahnministerium zu ersuchen, eine Vorlage zu machen, in welcher zu Gunsten landwirthschaftlicher Vereine und Viehzucht-Genossenschaften ermässigte Tarife für Zuchtvieh, sowie ermässigte Fahrpreise für das Begleitungspersonale erstellt werden.“

Der erste Antrag wird als dringlich anerkannt und von der Versammlung zum Beschlusse erhoben, der zweite Antrag dagegen der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Ebenso wird auch ein von dem Ersatzmitgliede Stanislaus Ciuchciński eingebrachter, von mehreren Mitgliedern unterstützter Antrag, lautend:

„Das hohe Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, es so einrichten zu lassen, dass bei den Licitationen, welche für die Bedürfnisse der k. k. Staatsbahnen ausgeschrieben werden, die Antworten, ob der Interessent die Arbeiten erhalten hat, längstens innerhalb 20 Tagen ertheilt werden“,

geschäftsordnungsmässig behandelt werden, und wird derselbe daher dem Comité für allgemeine Angelegenheiten zur Berichterstattung in der nächsten Session zugewiesen.

Nunmehr berichtet das Mitglied Alfred Deutsch Namens des Comité für commercielle Angelegenheiten über den Abschnitt III der „Mittheilungen“, und werden auf Grund seines Referates die Mittheilungen zu Punkt 1, betreffend Beschlüsse des Staatseisenbahnrathes über die Grundzüge eines neuen Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, zur Kenntniss genommen, wobei der Berichterstatter hervorhebt, dass die von der Regierung bekanntgegebenen Erledigungen überaus eingehend begründet sind.

Das Mitglied Victor Riedl Edler von Riedenstein macht aufmerksam, dass von der Börsekammer Triest vor einiger Zeit die Bitte an das hohe k. k. Handelsministerium gestellt wurde, die Ausdehnung des Ausnahmetarifes VII der k. k. Staatsbahnen auf sämmtliche an dem Zuckerexporte theilnehmenden Bahnstationen durchzuführen, und er ersucht nun, ohne einen förmlichen Antrag zu stellen, neuerdings, diese Eingabe des Triester Börserathes auf das eingehendste zu würdigen und, wenn es irgend möglich ist, auf die Privatbahnen mit allen Mitteln einzuwirken, dass der Ausnahmetarif VII auch bei diesen eingeführt werde, da der Artikel „Zucker" nicht blos für die Triestiner Kaufmannschaft, sondern auch für Böhmen und Mähren von grösster Wichtigkeit sei.

Bezüglich der Mittheilungen zu Punkt 2 wegen des Wunsches, dass die Instradirungstabellen, als ein integrirender Bestandtheil der Frachttarife, sofort nach ihrem Erscheinen Jedermann zugänglich gemacht werden sollen, beantragt der Berichterstatter Namens des Comité, da diese Angelegenheit noch den Gegenstand von Verhandlungen unter den Eisenbahn-Verwaltungen bilde, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, über die endgiltige Austragung dieser Frage in der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes weitere Mittheilungen zu machen, welcher Antrag von der Versammlung angenommen wird.

Punkt 3 der „Mittheilungen", betreffend die weitere Verfolgung des von dem Mitgliede Luckmann in der Mai-Session 1894 gestellten Antrages, in Form der Aenderung einer Zusatzbestimmung zum gemeinsamen Tariftheile I den Wagenladungssatz für das factisch verladene Gewicht anzuwenden, wenn Wagen beigestellt werden, welche vermöge ihrer Bauart die Benützung des Ladegewichtes nicht ermöglichen, wird vom Berichterstatter zur Kenntnissnahme beantragt.

Das Mitglied Luckmann begründet in ausführlicher Weise die Berechtigung des Wunsches und stellt neuerlich den Antrag:

„Das hohe Eisenbahnministerium wird gebeten, auf die Abänderung der Zusatzbestimmung des Betriebsreglements über die Beistellung von Wagen in einer den Bedürfnissen des Verkehres entsprechenden Weise einzuwirken."

Die Versammlung tritt diesem Antrage bei.

Die Mittheilungen zu Punkt 4 wegen Ausscheidung der Artikel Eisen und Stahl der Pos. E—8 aus der Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel,

und zu Punkt 5 bezüglich Anwendung der Bestimmungen des § 29 der allgemeinen Tarifvorschriften zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Theil I, auf die Beförderung von über 6·3 m langen Gegenständen, speciell auch Eisenträgern und Eisenstangen, werden ohne Bemerken zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 6 wegen Creirung eines Ausnahmetarifes auf den Privatbahnen für den Artikel „Mineralwasser" bei Wagenladungen von 10.000 kg entsprechend den auf den k. k. Staatsbahnen für Mineralwasser dermalen in Kraft befindlichen Frachtsätzen, beantragt der Berichterstatter Namens des Comité:

„Das hohe k. k. Ministerium wolle die Aenderung in der Tarifirung für den Artikel „Mineralwasser" im Sinne der Beschlüsse des Staatseisenbahnrathes vom 27. Mai 1895 und 6. November 1895 den Privatbahnen nochmals nahelegen."

Dieser Antrag wird angenommen.

Zur Kenntniss dienen die Mittheilungen:

zu Punkt 7 wegen Erledigung der vom Staatseisenbahnrathe ausgehenden Anträge und Anregungen in den Eisenbahn-Directoren-Conferenzen stets in der Zeit von einer Session zur anderen,

zu Punkt 8, betreffend Einführung von Bestimmungen für den Transport von Equipagen und sonstigen Fahrzeugen analog wie sie in Deutschland bestehen, einstweilige Gewährung von Ermässigungen im Sinne der deutschen Tarifirung an einzelne darum einschreitende Etablissements für besonders zu bezeichnende Relationen und Einwirkung auf die Privatbahnen behufs Erwirkung gleicher Zugeständnisse,

zu Punkt 9 wegen Bezeichnung des Schachtes, von welchem die Kohle stammt, bei Kohlentransporten,

zu Punkt 10 bezüglich rascherer Erledigung der von den Parteien eingebrachten Mehrfracht-, Refactie- und sonstigen Reclamationen, sowie der Eingaben in Geschäftsangelegenheiten Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen,

zu Punkt 11 wegen Wiedereinführung der früher bestandenen Stempelfreiheit für kaufmännische Benachrichtigungsschreiben,

zu Punkt 12, betreffend ausgiebigere Anwendung der Wagenmiethe und constante Dirigirung einer den Bedürfnissen entsprechenden Anzahl von Güterwagen nach der Bukowina.

Bei Besprechung des Punktes 13, Verzeichniss der in der Zeit vom November 1895 bis April 1896 erschienenen wichtigsten Tarife, beklagt der Berichterstatter die vielen Nachträge und Correcturen, welche seither zum allgemeinen Tarife, Theil I, erschienen sind, wodurch Uebelstände hervorgerufen werden, die auf den Privatbahnen besonders fühlbar werden, nachdem diese dem General-Gütertarife der Oesterreichischen Staatsbahnen, welcher hinsichtlich der Durchführung der Nachträge besondere Vortheile aufweist, nicht beigetreten sind.

Namens des Comité stellt der Referent den Antrag:

„Der Staatseisenbahnrath spricht mit Rücksicht auf die zahlreichen, zum allgemeinen Tarife, Theil I, bereits erschienenen Nachträge den Wunsch aus, dass die von dem hohen k. k. Handelsministerium bereits unter dem 22. August 1892 angeregte Neuauflage dieses Tariftheiles in nächster Zeit zur Ausgabe gelangen möge"

welcher Antrag von der Versammlung zum Beschlusse erhoben wird.

Der vom Mitgliede Gottlieb Bondy gestellte Antrag, betreffend Tarifirung des Artikels „Hopfen" (Punkt 3 b) der Tagesordnung), wird im Zusammenhange mit dem analogen Antrage des Mitgliedes Anton Tausche (Punkt 15 i) der Tagesordnung) in Verhandlung gezogen.

Wie der Berichterstatter ausführt, geniesst der Artikel „Hopfen" nur dann die Begünstigung der Anwendung eines Wagenladungstarifes, wenn derselbe in Ballen unter 100 kg Gewicht verpackt aufgegeben wird, während Hopfen in Ballen von mehr als 100 kg zu den Sätzen der Classe I abgefertigt wird. Hiedurch fühlt sich eine grosse Anzahl von Interessenten beschwert, und erscheint auch nach Ansicht des Comité eine Remedur nothwendig.

Seitens der Vertreter des Eisenbahnministeriums wurde erklärt, dass man sich mit dieser Angelegenheit im Ministerium eingehend befasst und die Absicht hat, eine Enquête einzuberufen, welche sich über die Tarifirung von Hopfen aussprechen soll. Zu dieser Enquête wird auch eine Reihe von Interessenten aus den betreffenden Handelskammer-Bezirken beigezogen werden.

Das Comité hat deshalb beschlossen, folgenden Antrag zur Annahme zu empfehlen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die in Aussicht genommene Enquête über die Tarifirung von Hopfen baldigst einzuberufen und sodann die mit den Eisenbahnen diesbezüglich schwebenden Verhandlungen zu Ende zu führen."

Das Mitglied Bondy weist darauf hin, dass die in Verhandlung stehende Angelegenheit sowohl für die Hopfenhändler, als auch für die Hopfenproducenten von grosser Bedeutung ist. Mitglied Tausche spricht den Wunsch aus, dass zu der seinerzeitigen Enquête auch eine Vertretung der Landwirthschaft zugezogen werden möchte.

Es erfolgt sodann die Abstimmung, und wird hiebei der Antrag des Comité angenommen.

In seinem Berichte über den von dem Mitgliede Carl Ritter von Hillinger gestellten Antrag wegen Herabsetzung der Ueberfuhrsgebühren von den k. k. Staatsbahnen auf die Südbahn in Villach (Punkt 7 b) der Tagesordnung) erläutert der Berichterstatter den Zusammenhang, der zwischen der Lösung dieser Frage und der früher bereits beschlossenen Erweiterung der Stationsanlagen in St. Ruprecht besteht. Namens des Comité beantragt der Referent:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in Erwägung zu ziehen, ob nach der erfolgten Erweiterung der Stationsanlagen in St. Ruprecht eine Ermässigung des gegenwärtigen Tarifes für die Relation St. Ruprecht—Villach platzgreifen könnte."

Dieser Antrag findet die Zustimmung der Versammlung.

Der Antrag des Mitgliedes Adalbert Kocourek wegen Durchführung des Grundsatzes in den Local-, Wechsel- und Verbandsverkehren, dass für Relationen, für welche der allgemeine oder specielle Tarif nicht erstellt wurde, der für die nächst vorgelegene Station erstellte Tarif, insoweit derselbe billiger ist als der von Bahn zu Bahn combinirte Tarif, angewendet werde (Punkt 9 c) der Tagesordnung), ist nach Mittheilung des Referenten im Comité eingehend berathen worden, und hat der Antragsteller selbst zugeben müssen, dass die stricte Festhaltung dieses Grundsatzes nicht unter allen Verhältnissen möglich sei. Er hat sich daher mit einer vom Comité vorgenommenen Aenderung, bezw. Einschaltung einverstanden erklärt.

Der vom Comité gestellte Antrag lautet:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wolle veranlassen, dass bei allen Gütertarifen im Localverkehre und, soweit es thunlich ist, auch im Wechsel- und Verbandsverkehre der Grundsatz zum Ausdrucke gelange, dass der für weiter gelegene Stationen erstellte Tarif, insoweit derselbe billiger ist als der von Bahn zu Bahn combinirte Tarif, auch für vorgelegene Stationen angewendet werde."

Von der Versammlung wird dieser Antrag angenommen.

Hinsichtlich der vom Mitgliede Max Ritter von Mersi eingebrachten Anträge:

a) wegen Berechnung des Gütertarifes der Valsugana-Bahn auf Grund der factischen Entfernung und
b) wegen Erstellung eines ermässigten Tarifes von 0·3 kr. per Metercentner und das Kilometer für den Transport von Kohle, Erzen, sowie unbehauenen und behauenen Steinen auf der Valsugana-Bahn (Punkt 10 h) und i) der Tagesordnung)

verweist der Berichterstatter auf die stattgehabte Erörterung bei Behandlung der analogen Anträge des Mitgliedes Ritter von Mersi, betreffend den Personen- und Gepäckstarif auf der Valsugana-Bahn.

Mit Rücksicht hierauf und im Einvernehmen mit dem Antragsteller wird Seitens des Comité beantragt:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Transportverhältnissen auf der Valsugana-Bahn seine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und dort, wo es nothwendig ist und nicht schon bereits geschehen sein sollte, hauptsächlich aber rücksichtlich der Frachtartikel Kohle, Erze und Steine Ermässigungen in den Frachtsätzen eintreten zu lassen und in diesem Sinne den bestehenden Localtarif der Valsugana-Bahn einer baldigen Revision zu unterziehen.

Dieser Antrag wird von der Versammlung zum Beschlusse erhoben.

Von dem Mitgliede Franz Obratschai liegen zwei Anträge vor, und zwar:

a) wegen Regelung der Frachtentarife der Kaschau-Oderberger Bahn, sowie mehrerer kleiner, noch nicht verstaatlichter österreichisch-schlesischer Privatbahnen nach den Gütertarifen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, und
b) wegen Gleichstellung der Tarife für Rübe auf den österreichischen Bahnen mit jenen auf den preussischen Bahnen (Punkt 11 f) und g) der Tagesordnung).

Der Berichterstatter stellt zu dem Punkte ad a) Namens des Comité folgenden Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die Frachtentarife auf der Kaschau-Oderberger Bahn, soweit sie über schlesisches Gebiet geht, sowie insbesondere die oft sehr hohen Frachtentarife der kleinen schlesischen Localbahnlinien entsprechend den Tarifen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen geregelt werden."

Hinsichtlich des zweiten Antrages bemerkt der Berichterstatter, dass allerdings an den östlichen preussischen Staatsbahnen in gewissen Relationen die Tarife für Rübe um eine Kleinigkeit billiger sind als die auf den österreichischen Bahnen eingeführten Sätze; andererseits ist aber auch das Comité der Ueberzeugung, dass, nachdem es sich hier um das specielle Interesse einzelner Etablissements handelt, nicht die ganze Tarifirung des Artikels „Rübe" in einer vielleicht die Einnahmen der Staatsbahnen schädigenden Weise geändert werden dürfe.

Um aber der Landwirthschaft zu ermöglichen, die Concurrenz mit dem Auslande nach jeder Richtung aushalten zu können, stellt das Comité nachfolgend formulirten Antrag:

„Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass in den Grenzländern, wo die Nothwendigkeit hiefür vorliegt, im Interesse der österreichischen Rübenproduction für den Artikel „Rübe" von Fall zu Fall Frachtermässigungen in Concurrenz gegenüber der zum Importe gelangenden ausländischen Rübe gewährt werden."

Beide Comitéanträge werden von der Versammlung angenommen.

Die in der Tagesordnung unter Punkt 13 d) und e) aufgeführten Anträge des Mitgliedes Carl Steiner

a) wegen Versetzung roh behauener Verkleidesteine und einfach profilirter Werkstücke aus Sandstein in Specialtarif 3 und Ausnahmetarif I, und
b) wegen thatsächlicher Gewährung der in der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes in Aussicht gestellten individuellen Begünstigungen in allen durch die neuen Gütertarife betroffenen berücksichtigungswerthen Fällen

hat der Antragsteller schon im Comité zurückgezogen, und zwar erfolgte, wie der Antragsteller bemerkt, die Zurückziehung des ersten Antrages, weil derselbe einen concreten Fall betrifft und die bezügliche Gesellschaft zur Erneuerung ihres Ansuchens veranlasst werden wird. An Stelle des zweiten Antrages spricht der Antragsteller das Ersuchen aus, dass die Entscheidung über Ansuchen um Refactien besonders dort, wo die Schädigung durch Concurrenz nachgewiesen ist, nach Möglichkeit beschleunigt werden möge.

In dem von dem Mitgliede Ladislaus Ritter von Struszkiewicz schon in der vorigen Session gestellten und dem Tarifcomité zugewiesenen Antrage wegen entsprechender Vorkehrungen hinsichtlich des Eisenbahntransportes von lebenden Fischen (Punkt 14 der Tagesordnung) handelt es sich hauptsächlich um die erforderliche Vorsorge dafür, dass jene Fische, welche als Setzfische verwendet werden, lebend an Ort und Stelle gelangen, in zweiter Linie aber auch um Beschleunigung des Transportes der Handelsfische, meist Süsswasserfische.

Nach den dem Comité von Seiten des Regierungsvertreters gewordenen Mittheilungen ist die Regelung dieser Angelegenheit seit längerer Zeit im Zuge, und hat das Ackerbauministerium das gesammte Material, welches es durch einen an alle interessirten Gesellschaften und Vereine versendeten und beantwortet zurückgelangten Fragebogen gewonnen hat, dem Eisenbahnministerium übermittelt, so dass nunmehr eine definitive Erledigung in kurzer Zeit zu erwarten ist.

Namens des Comité stellt der Berichterstatter den Antrag:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Seitens der Vertreter des hohen k. k. Eisenbahnministeriums abgegebenen Erklärungen mit dem Ersuchen zur Kenntniss, die seit längerer Zeit mit den Bahnverwaltungen rücksichtlich der Beförderung von Fischtransporten eingeleiteten Verhandlungen möglichst bald zum Abschlusse zu bringen."

Dieser Antrag wird von der Versammlung angenommen.

Nachdem hiemit die Tagesordnung erschöpft war, spricht Se. Excellenz der Herr Vorsitzende den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes, insbesondere aber den Mitgliedern der Comités und den Referenten, welche durch ihre eifrige Thätigkeit die rasche Erledigung des so umfangreichen Materials ermöglicht haben, den besten Dank aus und erklärt sodann die Sitzung für geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Olmütz—Cellechowitz: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Olmütz-Stadt: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Olmütz-Stadt für den 22. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Gustav Nischelwitzer betraut. [G.-I.-Z. 12.953.]

— (Linie Amstetten—Pontafel: Errichtung einer Fettgasanstalt und Comprimirstation in der Station Pontafel: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Fettgasanstalt und Comprimirstation in der Station Pontafel für den 22. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Landesregierungssecretär Franz Mayrhofer von Grünbühel betraut. [G.-I.-Z. 12.839.]

Projectirte Localbahn Friedland-Hermsdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Friedland hat hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn mit 0·75 m Spurweite von der Station Friedland der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zur Reichsgrenze nach Hermsdorf als Theilstrecke der projectirten Localbahn Friedland i. B.—Markersdorf i. S. die Trassenrevision auf den 22. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 6693.]

Materialbahn nächst der Kronprinz Rudolfs-Brücke. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Donauregulirungs-Unternehmung Redlich & Berger in Wien vorgelegten Projectes für die Anlage einer normalspurigen Materialbahn von einem Punkte nächst des Freibades am Donaustrome oberhalb der Kronprinz Rudolfs-Brücke bis zum Kaiserwasser behufs Verführung des zur Verschüttung des alten Kaiserwassers bestimmten Baggerungsmaterials die Localcommission auf den 22. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 13.119.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung derselben.

Localbahn Mori-Arco-Riva:

17. Juli. Auf der genannten Localbahn ist der Verkehr wegen einer Felsabrutschung in der Strecke zwischen km 17·8 bis 17·9 unterbrochen. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

18. Juli. Die Verkehrsstörung auf der genannten Localbahn wurde behoben.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen, theilweise noch mit Pferdebetrieb. (Bau von Coloniehäusern für das gesellschaftliche Personal.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, deren Linien zum Theil schon elektrisch betrieben werden, hat über Antrag des Generaldirectors Heinrich Jellinek beschlossen, in der Nähe der Hauptstationen Wohnhäuser erbauen zu lassen, die eine zweckmässige, den Anforderungen des Personals der Gesellschaft entsprechende Eintheilung erhalten und in jeglicher Beziehung den höchsten hygienischen Ansprüchen genügen sollen. Die Wohnungen werden den Angestellten, und zwar in erster Reihe den verheirateten, zu ausserordentlich niedrigen Miethzinsen zur Verfügung stehen. Der Miethzins wird in zweiwöchentlichen Raten getilgt werden können und per Woche, je nach der Grösse der Wohnung, blos 1 fl. und 1 fl. 50 kr. betragen.

— (Ministerialerlass, die Regelung der Eigenthumsfrage bezüglich der Südbahnlinie betreffend.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die auf die provisorische Einrichtung der zum Südbahnhof führenden Strassenbahnverbindung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) bezügliche Vereinbarung genehmigt und die Directionen der Budapester Strassenbahn, der Südbahn und der kgl. Ungar. Staatsbahnen aufgefordert, die in Folge der hergestellten Schienenverbindung aufgetauchten Eigenthumsfragen vertragsmässig ins Reine zu bringen. Die Züge der Strassenbahn werden nämlich vom III. Stadtbezirke aus auf den Schienen der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Budapester Ringbahn verkehren, während die von dieser nächst dem Südbahnhofe abzweigenden End- und Rangirgeleise auf Grundparcellen zu liegen kommen, welche Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft sind.

Budapester Regional (Vororte)-Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Erweiterung des elektrischen Betriebes und Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Regional-Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihre von Budapest nach Megyer führende, derzeit mit Locomotiven betriebene Linie auf elektrischen Betrieb einzurichten, ferner zum Behufe der Verbindung der Megyerer Linie mit der Linie Rákos-Palota—Uj-Pest eine diese beiden verbindende, elektrisch zu betreibende Linie zu erbauen.

Budapester Kehrichtausfuhrbahn. (Politisch-administrative Begehung der projectirten Fortsetzungslinie.) Die Eigenthümerin der vom IX. Stadtbezirke Budapests in das Extravillan führenden Kehrichtausfuhrbahn (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 60, 73 und 100 ex 1893), Firma Ludwig Cséry und Consorten, hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung die Verlängerung ihrer Strecke zum Anschlusse an die Linie Budapest—Lajosmisze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beschlossen. Die politisch-administrative Begehung der projectirten, 4·5 km langen Linie fand am 6. Juli unter Führung

des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. Ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der Anrainer statt. Nachdem die für den Bahnbau erforderlichen Grundparcellen bereits in das Eigenthum der Firma übergegangen sind und diese sich zum Ausbau einer weiteren Anzahl von Verladerampen bereit erklärte, wird bei dem Umstande, als von keiner Seite Einwendungen gegen den Ausbau dieser Linie erhoben wurden, dieser sofort in Angriff genommen werden. Nachdem der Verkehr auf der bisher im Betriebe stehenden Linie stets in Zunahme begriffen ist, da sich der Umkreis der zur obligatorischen Abfuhr des Kehrichts verhaltenen Gebietstheile successive erweitert, beschloss die Unternehmung eine weitere Vermehrung des Fahrparks und der Locomotiven.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines directen Verkehres zwischen Budapest und dem Badeorte Rohitsch [Südsteiermark].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Verkehre zwischen Budapest und dem Badeorte Rohitsch via Dombovár—Gyékenyés—Zágrab (Agram) von dort aus über Zapresic directe Anschlüsse der Schnellzüge an die Züge der Zagorianer Bahn bis Krapina stattfinden, von welch' letzterer Station aus durch Vermittlung des dortigen Stationsvorstandes Fahrgelegenheit bis Rohitsch beigestellt wird.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung directer Wagen im Verkehre zwischen Budapest und Villach.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass von nun an bei den Tagesschnellzügen Nr. 203 und 204 nebst den von Budapest-Südbahnhof nach Villach verkehrenden directen Wagen I. und II. Classe auch zwischen Budapest-Ostbahnhof und Villach via Kelenföld—Pragerhof—Marburg je ein directer Wagen I. und II. Classe in Verkehr gesetzt sind. Abfahrt des Zuges von Budapest-Südbahnhof 7 Uhr, bezw. von Budapest-Ostbahnhof 6 Uhr 35 Min. Früh, Ankunft in Villach 8 Uhr 12 Min. Abends; in der Gegenrichtung Abfahrt des Zuges von Villach 6 Uhr 20 Min. Früh, Ankunft in Budapest-Südbahnhof 9 Uhr 40 Min., bezw. in Budapest-Ostbahnhof 10 Uhr Abds.

— (Einführung directer Wagen im Verkehre zwischen Székesfehérvár [Stuhlweissenburg]—Wien via Komárom-Ujszöny.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass vom 28. Juli ab bei den von Stuhlweissenburg nach Wien St.E.G. via Komárom-Ujszöny bei Nacht verkehrenden Zügen 712 und 751 je ein directer Wagen I. und II. Classe verkehren wird. Abfahrt des Zuges von Stuhlweissenburg 9 Uhr 32 Min. Abends, Ankunft in Wien 6 Uhr 20 Min. Früh; in der Gegenrichtung Abfahrt des Zuges von Wien 10 Uhr Abends, Ankunft in Stuhlweissenburg 8 Uhr 22 Min. Früh.

Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten, Ministerialrath a. D. Julius Iványi, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Nag-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft, deren Linie von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen betrieben wird, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge schliesst die Bilanz mit einem Reingewinne von fl. 136.751 gegen fl. 90.682 im Vorjahre. Die Generalversammlung beschloss, fl. 66.480 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 6 per Prioritätsactie zu verwenden, fl. 20.000 dem Specialreservefonds zuzuführen, fl. 12.012 zum Zwecke von Eisenbahnvorarbeiten zu reserviren, nach den in Circulation befindlichen 7728 Stammactien je fl. 1.50, zusammen fl. 11.592, zu bezahlen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Slavonische Localbahnen. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Ladislaus Pejacsevich die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Slavonischen Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung desselben wurde beschlossen, von den zur Verfügung stehenden fl. 174.768·15 nach jeder der im Umlaufe befindlichen 23.648 Prioritätsactien eine Dividende von fl. 7·25 zu vertheilen, jeder Prioritätsactie einen Zinsenrückstand von fl. 2·75 gutzubuchen und fl. 3310·10 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Mai.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Mai vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	10
	in Stationen	17
Zusammenstösse	auf freier Bahn	—
	in Stationen	4
sonstige Betriebsunfälle		125
	zusammen	156

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	25
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	16	67
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	1
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	11	19
zusammen	32	112

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	1
Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Berlin	1	6
„ Bromberg	1	—
„ Köln a. Rh.	—	1
„ Erfurt	—	1
„ Frankfurt a. M.	—	2
„ Halle a. S.	1	—
„ Hannover	—	1
„ Magdeburg	—	2
Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	1	11
Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	1	—
wie vor	5	25

Bei den Betriebsunfällen wurden
13 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
66 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.713 km . . . . . 149 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . . . 7 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	246	173
bei den Privatbahnen	293	141

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Berlin, in Elberfeld und in Kattowitz,
bei den Privatbahnen
die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn,
die Lübeck-Büchener Eisenbahn und
die Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 20. Mai mit 21 Passagieren und 1568 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 65 Colli Esswaaren, 60 Colli Bier, 4 Colli Manufacturwaaren,

15 Colli Möbel, 45 Colli Zucker, 3 Colli Parfumerien, 13 Colli Spiritus, 5700 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 55 Colli Mehl, 3 Colli Knöpfe, 29 Colli Seife, 80 Colli Erdwachs; nach Padang 60 Colli Bier, 50 Colli Mehl, 11 Colli Knöpfe; nach Samarang 55 Colli Erdwachs, 24 Colli Seife, 50 Colli Mehl, 5 Colli Metallwaaren; nach Suez 1 Collo Manufacturwaaren, 6 Colli Lampen, 3 Colli Möbel, 2 Colli Schuhwaaren; nach Gedda 123 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Porzellan; nach Aden 6 Colli Metallwaaren, 5 Colli Garne, 6 Colli Kurzwaaren, 18 Colli Wein, 300 Stück Balken; nach Massaua 405 Colli Zucker, 463 Colli Spiritus, 460 Colli Bier, 97 Colli Esswaaren, 15 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Schuhwaaren, 1265 Stück verschiedene Hölzer; nach Hodeidah 177 Colli Papier, 13 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 210 Colli Papier, 40 Colli Zündhölzer; nach Karachi 5 Colli Glaswaaren, 2 Colli Mützen, 16 Colli Papier, 10 Colli Glasperlen, 18 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 31 Colli Garne, 5 Colli Knöpfe, 10 Colli Holzwaaren, 26 Colli Metallwaaren, 4 Colli Musikinstrumente; nach Bombay 491 Colli Papier, 1900 Colli Zucker, 25 Colli Knöpfe, 19 Colli Möbel, 158 Colli Farben, 308 Colli Metallwaaren, 55 Colli Quecksilber, 26 Colli Garne, 104 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Chemikalien, 14 Colli Mützen, 221 Colli Glaswaaren, 82 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 8 Colli Liqueure, 67 Colli Glasperlen, 4 Stück Pferde, 55 Colli Manufacturwaaren, 281 Colli Maschinenöl, 7 Colli Thonwaaren, 3 Colli Esswaaren, 152 Colli Lampen, 6 Colli Musikinstrumente; nach Bassorah 52 Colli Papier, 5 Colli Möbel, 2 Colli Mützen, 20 Colli Bier, 2 Colli Manufacturwaaren, 27 Colli Farben; nach Bagdad 33 Colli Farben, 10 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Mützen, 23 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Muscat 7 Colli Parfumerien; nach Colombo 31 Colli Mehl, 21 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 8 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Knöpfe, 135 Colli Holzwaaren, 24 Colli Metallwaaren, 13 Colli Garne, 5 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Lampen, 11.290 Stück Bretter; nach Rangoon 15 Colli Papier, 16 Colli Glaswaaren, 5 Colli Kurzwaaren, 63 Colli Garne, 30 Colli Baumwollwaaren, 45 Colli Metallwaaren; nach Sidney 4 Colli Glasperlen; nach Madras 138 Colli Papier, 8 Colli Lampen, 9 Colli Glasperlen, 33 Colli Kurzwaaren, 21 Colli Metallwaaren, 18 Colli Garne; nach Calcutta 70 Colli Garne, 57 Colli Kurzwaaren, 101 Colli Manufacturwaaren, 66 Colli Lampen, 67 Colli Esswaaren, 291 Colli Metallwaaren, 545 Colli Maschinenöl, 53 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 16 Colli Knöpfe, 8 Colli Möbel, 111 Colli Glaswaaren, 36 Colli Glasperlen, 4 Colli Medicinalien, 353 Colli Papier; nach Penang 15 Colli Metallwaaren, 113 Colli Papier, 8 Colli Garne, 8 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 9 Colli Knöpfe, 51 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Mützen, 14 Colli Garne, 11 Colli Metallwaaren, 57 Colli Bier, 5 Colli Möbel, 11 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 82 Colli Esswaaren, 5 Colli Lampen, 173 Colli Papier; nach Batavia 24 Colli Papier, 19 Colli Baumwollwaaren, 145 Colli Mehl; nach Soerabaya 18 Colli Papier, 359 Colli Mehl, 250 Colli Erdwachs, 4 Colli Knöpfe, 2 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Samarang 4 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Papier, 20 Colli Erdwachs; nach Amboyna 70 Colli Mehl; nach Palembang 11 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 15 Colli Erdwachs; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 26 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Mehl; nach Bangkok 13 Colli Garne, 25 Colli Medicinalien, 3 Colli Kurzwaaren; nach Hongkong 380 Colli Stahl, 10 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 32 Colli Bier, 5 Colli Manufacturwaaren, 72 Colli Papier, 6 Colli Metallwaaren, 675 Colli Zündhölzer; nach Manila 70 Colli Papier, 5 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Garne, 350 Colli Bier, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Shanghai 57 Colli Seife, 30 Colli Metallwaaren, 50 Colli Zündhölzer; nach Kobe 150 Colli Metallwaaren, 21 Colli Farben, 42 Colli Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 790.365 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis 23. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

17. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Danae", Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Glupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. Juli, um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Delfino", Capitän F. Baharovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

19. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Galatea", Capitän P. Komuenovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (s. Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

21. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Ginpana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Ahhazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

17. Juli, Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
20. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
21. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
22. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten: Samstag den 18. Juli, um Mittag, Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich; Rückfahrt von Venedig Sonntag um Mitternacht.

Sonntag den 19. Juli, Dampfer „Graf Wurmbrand" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

19. Juli, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Galatea", Capitän P. Komuenovich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

19. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Finme),
Dampfer „Calipso", Capitän F. Soich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

22. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Rhodus.

23. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum),
Dampfer „Espero", Capitän G. Sabbadini,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. August, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

15. August, Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Peruambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 3. Juli die Firma

„Localbahn Laibach-Stein in Liquidation"

über Beendigung der Liquidation gelöscht.

Localbahn Strakonitz - Winterberg. (Generalversammlung.) Am 25. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Ludwig Lobmeyr und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Carl Freiherrn von Banhans die dritte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Strakonitz-Winterberg abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 2987 Actien mit 593 Stimmen vertraten. Dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte zufolge haben im abgelaufenen Jahre die Einnahmen gegenüber dem Jahre 1894 eine Erhöhung um 11·7 pCt. und die Ausgaben eine Verminderung erfahren, so dass das Betriebsergebniss als ein günstiges bezeichnet werden kann. Das Erforderniss aus dem Titel der Staatsgarantie stellt sich pro 1895 auf 4638 fl., das ist 8·79 pCt. des garantirten Reinerträgnisses, gegen 13·27 pCt. im Jahre 1894. Der Bericht, sowie der Rechnungsabschluss wurden genehmigt. Weiters ertheilte die Generalversammlung dem Vorwaltungsrathe die Ermächtigung, die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Locomotiveisenbahn von der Station Winterberg über Eleonorenhain nach Wallern, womöglich mit einer Abzweigung von Eleonorenhain bis an die böhmisch-bayerische Landesgrenze mit der Richtung gegen Passau zu erwerben, zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für obige Anschlussbahn den gesellschaftlichen Reservefonds heranzuziehen, neue Actien zu emittiren und ein Anlehen aufzunehmen. Ueberdies wurden noch mehrere Statutenänderungen formaler Natur genehmigt. Schliesslich wurde der gesammte Verwaltungsrath wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Ludwig Lobmeyr zum Präsidenten und Alois Nedobity zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Localbahn Radkersburg - Luttenberg. (Generalversammlung.) Am 26. Juni wurde unter Vorsitz des Verwaltungsrathsmitgliedes Johann Kukovic und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Robert Sturm, die dritte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Radkersburg-Luttenberg abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 1255 Actien mit 62 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Bruttoeinnahmen fl. 24.157 und die Ausgaben fl 13.490, so dass nach Abzug des aus dem Vorjahre unbedeckt gebliebenen Betrages von fl. 1391 ein Ueberschuss von fl. 9276 verblieb. Nachdem jedoch zur 4½perc. Verzinsung jener Forderung der Südbahn-Gesellschaft per fl. 275.000, für welche derselben die gesellschaftlichen Prioritätsobligationen noch nicht übergeben wurden, fl. 12.375 erforderlich sind, so ergibt sich ein Abgang von fl. 3098, welcher aus dem Ueberschusse des Jahres 1896 zu decken sein wird. Der Bericht wurde von der Generalversammlung genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Des Weiteren wurde die mit der Südbahn-Gesellschaft contrahirte schwebende Schuld im Betrage von fl. 52.000 behufs Bauherstellungen zur dauernden Besserung der Inundationsverhältnisse in den Bezirken Radkersburg und Ober-Radkersburg Seitens der Versammlung anerkannt. In den Verwaltungsrath wurde Josef Wojtech wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Alexander Wannisch zum Präsidenten wiedergewählt.

Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth. (Generalversammlung) Am 27. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Theodor Edlen v. Hankenberg, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 5250 Actien mit 210 Stimmen vertraten. Dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte zufolge betrugen die Betriebseinnahmen des letzten Jahres fl. 132.345 (+ fl. 4732 gegenüber dem Jahre 1894) und die Betriebsausgaben fl. 72.433 (+ fl. 3109), so dass sich ein Betriebsüberschuss von fl. 59.911, und nach Hinzurechnung der Zinseneingänge und des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1894, sowie nach Abzug des Pachtes für die Strecke Ebenfurth—Landesgrenze, dann der Gebühren und Spesen ein reiner Ueberschuss von fl. 53.730 ergibt. Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren beschloss die Generalversammlung, von dem oben ausgewiesenen Reinerträgnisse fl. 1400 für die zur Rückzahlung gelangenden sieben Stück verlosten Actien zu verwenden, fl. 1144 dem Reserve- und Erneuerungsfonds zuzuführen, sohin fl. 50.949 zur Zahlung einer 4½percentigen Dividende für die im Umlaufe befindlichen Actien und fl. 31 zum gleichen Zwecke für die am 1. August 1895 zurückgezahlten sechs Stück Actien zu verwenden und den Restbetrag von fl. 205 auf neue Rechnung vorzutragen.

Oesterr. Nordwestbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Josef Mitscha Ritter von Märheim und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionschefs i. P. Dr. Wilhelm Leddihn, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Nordwestbahn abgehalten. Bei derselben waren 69 Actionäre anwesend, welche 57.475 Actien mit 5743 Stimmen vertraten. Die Versammlung nahm den pro 1895 erstatteten Geschäftsbericht genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Die Anträge des letzteren, den am 1. Juli fällig gewesenen Coupon der Stammactien unter Inanspruchnahme eines Betrages von fl. 28.185 aus der ausserordentlichen Reserve mit fl. 6 und den zu demselben Termine fälligen Coupon der Actien Lit. B mit fl. 11·75 einzulösen und den verbleibenden Betrag von fl. 69.415 auf neue Rechnung zu übertragen, wurden Seitens der Versammlung genehmigt. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Johann Freiherr von Liebig und Dr. Emil Sax, sowie die bisherigen Revisoren und deren Ersatzmänner wiedergewählt.

In der hierauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Josef Ritter von Mitscha zum Präsidenten und Theodor Ritter von Taussig zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Theodor Ritter von Taussig die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südnorddeutschen Verbindungsbahn abgehalten. Bei derselben waren 34 Actionäre anwesend, welche 16.325 Actien mit 715 Stimmen vertraten. Von der Verlesung des pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die Anträge des letzteren über die Verwendung des Reingewinnes, welche die Auszahlung einer Dividende von fl. 11 involviren, wurden von der Generalversammlung genehmigt. Schliesslich wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Theodor Ritter von Taussig, Julius Herz und Louis Loeb, sowie die bisherigen Revisoren und deren Ersatzmänner wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten und Franz Edler von Siegmund zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Localbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Victor Rudel, die zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Deutschbrod - Humpoletz abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 1210 Actien mit 121 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 veröffentlichten Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Jahre auf der Gesellschaftsbahn 34.532 Personen und 19.892 t Güter befördert, woraus eine Bruttoeinnahme von fl. 51.642, und nach Abzug der an die Oesterr. Nordwestbahn zu zahlenden Betriebskostenentschädigung und anderer Auslagen eine Nettoeinnahme von fl. 20.815 resultirt. Nachdem zur vierpercentigen Verzinsung der emittirten Prioritätsactien und Obligationen und zur Einlösung der verlosten Prioritätsobligationen ein Betrag von fl. 35.600 erforderlich war, zu dessen Bedeckung nur die obigen Nettoeinnahmen, sowie die vereinnahmten Contocorrentzinsen per fl. 1355, mithin fl. 22.170 zur Verfügung standen, ergab sich ein Abgang von fl. 13.429, welcher Betrag als Garantieerforderniss vom Staate in Anspruch genommen wurde. Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Bei den hierauf vorgenommenen Wahlen wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Johann Lostak, Dr. Carl Dostal, Dr. Arnold Beck, Philipp Bečvař und Friedrich Milner wiedergewählt. Schliesslich wurde der Verwaltungsrath zur Erwerbung der Concession für die Localbahn Deutschbrod - Saar und zur Durchführung der hiedurch nothwendigen finanziellen Transactionen und Statutenänderungen ermächtigt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Hofrath Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim zum Präsidenten und Dr. Johann Lostak zum Vicepräsidenten gewählt.

Verlosungen.

Am 26. Juni:

Hidegkut-Gyönk — Tamási - Miklosvaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Kaposvár-Mocsoláder Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 30. Juni:

Ruma-Vrdniker Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December).

Am 1. Juli:

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1874 und 5 pCt. Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (Rückzahlung ab 1. October).

Felek-Fogarascr Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897)

Haraszti-Raczkever Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Holics-Gödinger Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen Em. 1889, und zwar 4 pCt. Silberprioritäten (österr. Strecke), 4 pCt. Silberprioritäten, 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Kaschau-Tornaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. October).

Localbahn Mori-Arco-Riva a. Gardasee. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. October).

Szatmár-Nagybánya-Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen vom Jahre 1876 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Valsugana-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 2. Juli:

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 6. Juli:

Biharer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Brasso (Kronstadt)-Haromszeker Localeisenbahn Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Nyiregyhaza-Mátészalkaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Localeisenbahn Versecz-Kubin. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Rückzahlungen.

Ab 1. August:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Februar).

Ungarische 4½ pCt. Staatseisenbahn-Goldanleihe v. J. 1889 (verlost am 1. Mai).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Für die Prioritätsactie fl. 6.— ö. W.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 6.— ö. W.

Ab 1. August:

Ungarische 4½ pCt. Staatseisenbahn-Goldanleihe v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Emission und Conversion.) Die Buschtěhrader Eisenbahn emittirt behufs freiwilliger Convertirung ihrer 5percent. Silber-Prioritätsanleihen in ursprünglichen Betrage von zusammen ö. W. fl. 34,157.850 in Silber, ferner behufs Einlösung ihrer 4½percent. Anleihe im ursprünglichen Betrage von Mk. 13,000.000 deutscher Reichswährung und endlich behufs Bedeckung der Kosten für Investitionen und für Erweiterung des Bahnunternehmens eine neue 4percent. Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von Kronen 136,000.000, welche in auf den Ueberbringer lautenden Theilschuldverschreibungen à Kr. 200, 400, 2000 und 10.000 ausgefertigt und halbjährig, und zwar vom 1. April 1896 angefangen, verzinst wird. Diese Theilschuldverschreibungen werden vom 15. Juli 1896 an innerhalb 57 Jahren tilgungsplanmässig verlost. Den Besitzern von Prioritätsobligationen der 5percent. Silberanleihen wird der Umtausch ihrer 5percent. Obligationen gegen die neuen 4percent. Prioritätsobligationen in der Weise angeboten, dass dieselben für je fl. 100 Nominale 5percent. Obligationen, mit Coupons per 1. October 1896, Kr. 224 Nominale der neuen 4percent. Obligationen, mit Coupons per 1. October 1896, zu beziehen berechtigt sind, mit der Bestimmung, dass für den durch effective Stücke nicht ausgleichbaren Restbetrag für je Kr. 100 Nominale 4percent. Prioritäten einschliesslich der laufenden Stückzinsen als Aequivalent der Betrag von fl. 50 den Besitzern baar vergütet wird. Ausserdem erhalten die Besitzer für je fl. 100 Nominale der zum Umtausch eingereichten 5percent. Obligationen eine Baarzahlung von 26 kr. als Vergütung der zwischen den Zinsen der alten 5percent. Obligationen und den Zinsen der darauf entfallenden neuen 4percent. Obligationen für die Zeit vom 1. April bis 1. October 1896 sich ergebenden Differenz. Der Umtausch ist bis spätestens Dienstag den 28. Juli 1896 anzumelden. Gleichzeitig wird ein Betrag von Nominale Kr. 20,000.000 der neuen 4percent. Prioritätsobligationen zur Subscription gegen Baarzahlung aufgelegt. Die Zeichnungen werden am Dienstag den 28. Juli 1896 entgegennommen. Der Subscriptionspreis beträgt: für Oesterreich fl. 99·25 für je Kr. 200 Nominale, zuzüglich der laufenden Stückzinsen vom 1. April 1896 bis zum Tage der Uebernahme; für Deutschland 99·85 pCt., zuzüglich der laufenden Stückzinsen vom 1. April 1896 bis zum Tage der Uebernahme, zahlbar in Mark, Kr. 100 = 85 Mark gerechnet.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLII. Stückes.) Das am 15. Juli herausgegebene CXLII. Stück enthält unter

Nr. 2375: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 8. Juli 1896, Z. 18.103/IV, betreffend die Aufhebung der Beschränkung des Viehverkehres für die Bezirke Curzola, Macarska und Almissa in Dalmatien.

Nr. 2376: Erlass der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 2. Juli 1896, Z. 85.928, an die Kreisbehörden in Dolnja Tuzla, Rihać und Banjaluka, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien nach dem Occupationsgebiete.

Nr. 2377: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Juli 1896, Z. 23.762, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2378: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 12. Juli 1896, Z. 9043, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach und durch Kärnten.

— (Inhalt des CXLIII. Stückes.) Das am 16. Juli herausgegebene CXLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2379: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. Juli 1896, Z. 67.587, betreffend die Gestattung der Zufuhr von lebenden Mastschweinen ungarischer und croatisch-slavonischer Provenienz im Minimalgewichte von 120 kg nach Aspang im politischen Bezirke Neunkirchen zur Schlachtung innerhalb von 48 Stunden nach dem Einlangen der Thiere.

Nr. 2380: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 8. Juli 1896, Z. 18.660/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Küstenlande nach Dalmatien.

Nr. 2381: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. Juli 1896, Z. 12.037/II, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXLIV. Stückes.) Das am 17. Juli herausgegebene CXLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2382: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 14. Juli 1896, Z. 8303, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Salzburg.

Nr. 2383: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 12. Juli 1896, Z. 26.115, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Mähren.

Nr. 2384: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 13. Juli 1896, Z. 10.850, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach Krain.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufhebung des Tarifes vom 1. August 1894 sammt Nachträgen.

Der Tarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Malz, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, dann von gebrauchten leeren Säcken zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Galizische und Bukowinaer Linien) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Cassel, Bromberg, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Halle a/S., Hannover, Kattowitz, Köln, Magdeburg, Münster, Posen, Stettin, ferner der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, der grossh. Eisenbahn-Direction in Oldenburg und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, giltig vom 1. August 1894, tritt sammt den Nachträgen I bis IV mit 31. August 1896 ausser Wirksamkeit.

Die Inkraftsetzung des diesen Tarif ersetzenden neuen Tarifes wird in diesem Blatte rechtzeitig verlautbart werden.

Wien, am 17. Juli 1896. [532]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. August 1896 gelangt der Nachtrag IV zum Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893 zur Einführung. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. September 1896 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält insbesonders Ergänzungen und Abänderungen der Ausnahmetarife, welche im Kartirungs- und Rückvergütungswege Anwendung finden.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 10 kr. = 20 Pfennig pro Stück erhältlich.

Wien, am 17. Juli 1896. [533]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Directer Personen- und Gepäcksverkehr nach Helgoland, Westerland, Wittdün-Amrum und Wyk auf Föhr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. August 1896 tritt ein neuer Tarif für Sommerkarten mit 45tägiger Giltigkeitsdauer von Wien (Nordwest-, Nord- und Staatsbahnhof), dann Prag (Staatsbahnhof) nach Helgoland, Westerland, Wittdün-Amrum und Wyk auf Föhr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1893 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Wien, am 15. Juli 1896. [534]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe von gewöhnlichen Tour-Fahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge zwischen Nikolsburg (K.F.N.B.) einerseits und Brünn (St.E.G.), sowie Laa (St.E.G.) andererseits via Grussbach-Schönau.

Mit 1. August 1896 gelangen für die Relation Nikolsburg (K.F.N.B.)—Brünn (St.E.G.) und Laa (St.E.G.) via Grussbach-Schönau, sowie vice versa Tourfahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Zwischen Nikolsburg (K.F.N.B.) und		Fahrpreise für die II. Classe per Person in Kreuzern	Fahrpreise für die III. Classe per Person in Kreuzern
Brünn (St.E.G.)	via Grussbach-Schönau	210	105
Laa (St.E.G.)	via Grussbach-Schönau	90	45

Wien, am 20. Juli 1896. [535]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einstellung der Luxuszüge Nr. 11/s und 12/s zwischen Wien und Budapest.

Die mit 1. Mai 1896 eingeführten Luxuszüge Nr. 11/s und 12/s zwischen Wien und Budapest,
Wien (Staatsbahnhof) ab 8 U. 50 M. Früh,
Wien (Staatsbahnhof) an 11 U. 20 M. Nachts,
werden vom 21. Juli 1896 angefangen nicht mehr zur Einleitung gelangen.

Wien, im Juli 1896. [536]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zu dem im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband seit 1. November 1892 giltigen Tarif-Theil III, Heft 1, tritt am 1. August 1896, bezw., bei Frachterhöhungen, am 1. September 1896 der Nachtrag II in Kraft, welcher

I. Aenderung der Reexpeditions-Bestimmungen.
II. Aufhebung von Frachtsätzen.
III. Aufnahme neuer Frachtsätze.
IV. Aenderung von Stationsnamen, und
V. Berichtigung von Druckfehlern

enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 17. Juli 1896. [537]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 gelangt ein Nachtrag III zu dem vom 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für Getreide, Mahlproducte etc. zur Einführung.

Derselbe enthält erhöhte Schnitttaxen für den Verkehr mit den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 5 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 17. Juli 1896. [538]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerexportverkehr aus Oesterreich nach Ostindien.

I. Aenderung der Abfahrtstage der Dampfschiffe.

II. Einbeziehung des Hafens Karachi in den Tarif.

I. Die im Exporttarife für Zucker aus Oesterreich nach Ostindien (Bombay und Calcutta) über Triest und Fiume — vom 1. September 1895 bis auf Widerruf giltig — auf Seite 4 unter II A 5 mit „21." und „22." angegebenen Abfahrtstage der Dampfschiffe sind nunmehr rücksichtlich des Abganges von Triest auf den „**20.**", rücksichtlich jenes von Fiume auf den „**21.**" abzuändern.

II. Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 bis auf Widerruf wird der Hafen Karachi als Abgabsstation in den vorstehend genannten Tarif einbezogen, und zwar derart, dass für Sendungen nach diesem Hafen die für Bombay entfallenden Gebühren (Frachtsätze, Versicherungs- und sonstigen Nebengebühren) in Anrechnung kommen, wogegen für die Weiterbeförderung von Triest und Fiume die im Tarife für die Abfahrt der Dampfer nach Calcutta angegebenen Tage massgebend sind.

Wien, am 15. Juli 1896. [539]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

Ausgabe eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit 1. September 1896 gelangt unter dem Titel: „Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn" ein neuer Tarif für den Bereich der bezeichneten Eisenbahn-Verwaltung zur Ausgabe, durch welchen der Tarif und die Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. Mai 1891 aufgehoben werden.

Mit dem gleichen Tage wird auf den Linien der k. k. pr. Graz-Köflacher Eisenbahn Expressgut zur Beförderung übernommen.

Exemplare des neuen Tarifes können zum Preise von 50 Hellern bei unserer commerciellen Direction bezogen werden.

Wien, am 17. Juli 1896. [540]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Unternehmung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Sächsischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. (Einführung des Nachtrages III.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 kam der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung;
II. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften;
III. Schliessung der bisherigen Station Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn und Aenderung der Stationsbezeichnung Gera-Pforten in Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn;
IV. Aenderung der Tariftabellen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Einführung des Nachtrages XVI.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1896 kam der Nachtrag XVI zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften;
II. Aenderung von Stationsnamen;
III. Schliessung der bisherigen Station Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn und Aenderung der Stationsbezeichnung Gera-Pforten in Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahn;
IV. Ergäzungen des Kilometerzeigers;
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, und zwar:
Ausnahmetarif 3 für Artikel der Oesterr. Stückgutclasse II,
„ 4 für Holz des Specialtarifes II u. s. w.,
„ 14 für Bausteine,
„ 18 für Eisen und Stahl,
„ 25 für rohe Kalisalze,
„ 26 für Kalk,
„ 27 für Düngemittel.

Tarif für den Deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante), vom 1. Juli 1896. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Juli 1896 ist unter Aufhebung des Tarifes vom 15. April 1893 ein neuer Tarif für den Verkehr von bayerischen und anderen deutschen Stationen nach den Hafenplätzen der Levante über Hamburg seewärts zur Einführung gelangt.

Gegenüber dem bisherigen Tarif treten hiedurch vielfach Ermässigungen ein, insbesondere für Eisen und Eisenwaaren, Cement, Rohblei, Rohzink, Zinkblech, Thon, Thonröhren, Zucker, Spiritus, Bier und Zündholzschachteln.

Als Verbandshafen ist Malta neu hinzugetreten.

Der Preis des Tarifes beträgt 50 Pf.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Einführung des Nachtrages XXII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1896 kam der Nachtrag XXII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften;
II. Aenderung von Stationsnamen;
III. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
IV. Ergänzungen der Stationstariftabellen;
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, und zwar:
Ausnahmetarif 2 für Artikel der Oesterr. Stückgutclasse II,
„ 3 für Holz des Specialtarifes II u. s. w.,
„ 4 für Stammholz,
„ 6A für Schleifholz, Schwarten u. s. w.,
„ 27 für Eisen und Stahl,
„ 31 für rohe Kaliseife,
„ 32 für Kalk,
„ 33 für Düngemittel.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1251	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	Schönpriesen-Umschlag, Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	Vom 1. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893 für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege vorgeschriebenen Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tarif-Tabellen sind in dem mit 1. August d. J. zur Einführung kommenden Nachtrag IV zum Elbeumschlags-Tarif für Ungarn enthalten
1252	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Prihislau-Schlappenz	Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 55*)		Im Kartirungswege		
					Schönpriesen-Umschlag					50*)				
					Dresden-Elbkai					80				
1253	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Siehe die Tabelle				14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Siehe die Tabelle		Im Kartirungswege		

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg

Von und nach	Stückgut-Classe		Wagenladungs-Classe				Specialtarif			
	I	II	A 1	B	C 1	C 2	A 2	I	II	III
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen									
Selč St.E.G.										
Aussig-Landungsplatz	—	—	73	73	78	78	73	73	68	48
Schönpriesen-Umschlag	—	—	73	73	78	78	73	73	68	48
Lanhe und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	—	—	83	83	91	91	83	83	77	53
Dresden-Elbkai	—	—	137	130	145	138	123	119	106	75

In den Frachtsätzen für Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten. Dieselbe wird gemäss der auf Seite 7 des Elbenmschlags-Tarifes für Oesterreich enthaltenen Bestimmung berechnet.

Fortlaufende Nummer	1254	1255	1256
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt von der und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Niederschlesische Kohle und Coaks	Rohzucker	Kohlen, mineralische, Coaks und Briquettes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 nnd von Mittelsteine St.E.G. loco	Holubitz transit	Mähr.-Ostrau und von sämmtlichen unmittelbar an der Montanhahn (Montanhahnhof Ostrau his zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelhahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ah Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	L a n d s k r o n	Austerlitz	Eszterháza-Gyár
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe in gauzeu Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgahe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 mctr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungeu
und gilt in der Zeit	Bis auf Wlderrnf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 1. Angust 1896 his auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1896	Bis Ende Juli 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnnng	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 nnd Nachtrag IV zum Theil II, Heft 3 des Localtarifes der St.E.G.	Localtarif	Ansnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr vom 1. Augnst 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n	6·9 kr.	138 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		5·7 kr.	128 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6·7 kr.	1·2 kr.	10 Heller
Art der Dnrchführnng	Im Rückvergütnngswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpnnktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich heglaubigte Duplicat-Frachthriefe. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind längstens bis Ende März 1897 einzusenden	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1897	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		Die Transporte müssen mit directen von der Anfgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden	Sollte wäbrend der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses der derzeitige tarifmässige Frachtsatz, auf welchen sich dasselbe hezieht, eine Erhöhung erfahren, welche anf eine Tarifänderung der am Transporte mitbethelligten Bahnverwaltungen zurückzuführen ist, ohne dass zugleich der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands - Nordbahu geändert wird, so erfährt selbstverständlich der bewilligte Frachtnachlass keine Aenderung. Sollte dagegen der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so wird auch der bewilligte Frachtnachlass in demselhen Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem dieser Gebührenantheil erhöht oder orniedrigt wird

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1257	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn	Porzellanwaaren, verpackt	Welchau-Wickwitz	Triest Fiume	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandtarifes und bei Frachtzahlung für a) beliebige Quantitäten, b) mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief, c) mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandtarif (Ausnahmetarif XXIV [Pos. 26])	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 347 b) 265 c) 176 a) 349 b) 285 c) 196 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer		Im Kartirungswege		
1258	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Bleche aller Art	Schönau	Dresden-Elbkai	Anfgabe in jedem Quantum	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1896	109 Pfennige	87 Pfennige	22 Pfennige	Im Kartirungswege		

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bau-Ausschreibung.

Aus Anlass der Herstellung der normalspurigen Localbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg wird in der Theilstrecke Teplitz—(Settenz—)Lobositz die Ausführung der nachstehenden Arbeiten im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Die Unterbauherstellungen und Nebenarbeiten, ausschliesslich der Eisenconstructionen der Objecte, im präliminirten Betrage per 1,403.483 fl. 11 kr. ö. W.;
2. die Herstellung des Oberbaues und der Schotterlieferung, ausschliesslich der Lieferung der Oberbaumaterialien, im präliminirten Betrage per 162.677 fl. 93 kr. ö. W.;
3. die Hochbauherstellungen, ausschliesslich der Lieferung der Drehscheiben, Heizhaus- und mechanischen Einrichtungen, sowie der Eisenconstructionsperrons, im präliminirten Betrage per 440.084 fl. 93 kr. ö. W.,

und zwar die Herstellungen aller in der Theilstrecke Teplitz—(Settenz)—Lobositz gelegenen oder einzelner, jedoch in einer Strecke zwischen einzelnen Stationen zusammenhängenden Hochbauobjecte.

Das Detailproject für die Herstellung der genannten Theilstrecke, beziehungsweise die Pläne, Preistabellen, Kostenvoranschläge, sowie die allgemeinen und speciellen Baubedingnisse, an deren Bestimmungen die Offerenten gebunden sind, liegen in der Bauleitungskanzlei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Schönau Nr. C. 100 „Peterhof") täglich während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die schriftlichen Offerten, versehen mit der in den allgemeinen Baubedingnissen angeführten Aufschrift, sind versiegelt bis längstens **20. August 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz einzureichen, und muss denselben ein Vadium in der Höhe von mindestens 3 (drei) Percent des Gebotes in Baarem oder in Werthpapieren, zum Tagescourse des Einreichungstages berechnet, beigeschlossen werden.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft behält sich vollkommen freie Wahl unter den Offerenten vor.

Teplitz im Juli 1896.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Concessionäre der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad herzustellenden **Theilstrecke Prosau—Ritzerbachmündung** ist die **Ausführung der Arbeiten des Unterbaues, dann aller Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Prosau—Schellenhäuser	3	16·800—25·600	8·770	141.078	33.360	3.343	71.200	248.981
Schellenhäuser—Ritzerbachmündung	4	25·600—31·240	5·595	366.566	24.327	1.515	44.600	437.008
		Zusammen . .	14·365	507.644	57.687	4.858	115.800	685.989

Die Vollendungstermine für beide Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 1. April 1898 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 15. Juni 1898 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Entleerungsgruben, Wasserkrahne und Brückenwaagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 15. September 1898 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass am 30. October 1898 die Betriebseröffnung vorgenommen werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Karlsbad einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Die in Druck gelegten Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **10. August 1896, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums zu überreichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss mindestens auf sämmtliche Herstellungen eines Loses lauten, und hat der Offertleger bis zum 15. September 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für das Baulos 3 ö. W. fl. 12.400·— und für das Baulos 4 ö. W. fl. 22.000·— und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile desselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass's Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 82. **Wien, 23. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Neuausgabe der Verordnung, betreffend die Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 459/I, betreffend die Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen. *)

§ 1.

Auf Grund und in Ausführung der Bestimmungen in den §§ 66, 67 und 77 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1852,

in § 10, lit. e, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238

und in § 5, Z. 14, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1896,

wird hinsichtlich der Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten, einschliesslich der darauf bezugnehmenden Vereinbarungen der Bahnen unter einander (Cartelle, Uebereinkommen etc.), sowie über die mit den Tarifangelegenheiten im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen Nachstehendes verfügt:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 2.

Competenz.

Die Beurtheilung und Erledigung der Berichte der Privateisenbahn-Verwaltungen über die in § 1 aufgeführten Gegenstände, bezw. die Genehmigung dieser Berichte, wo dieselbe der Staatsverwaltung vorbehalten erscheint, erfolgt im Eisenbahnministerium, welchem die betreffenden Berichte unmittelbar vorzulegen sind.

§ 3.

Vorlegende Verwaltung.

Die Berichte sind vorzulegen:

1. Rücksichtlich des Localverkehres jeder Bahn durch die deren Betrieb führende Verwaltung, eventuell auch durch jene Unternehmung (Corporation, Concessionär), welcher das Eigenthum der betreffenden Bahnlinie zusteht.

2. Rücksichtlich der gemeinsamen Tariftheile und sonstiger allgemeiner Angelegenheiten, ferner der Verbandsverkehre etc.:

a) im Falle die geschäftsführende Verwaltung eine österreichische Bahnverwaltung ist, durch diese;

b) wenn die Geschäftsführung dagegen von einer ungarischen oder ausländischen Bahnverwaltung besorgt wird, durch jene österreichische Verwaltung, welche entweder allein betheiligt erscheint oder von den übrigen betheiligten Verwaltungen hiefür das Mandat erhält.

Sollte letzteres rücksichtlich eines Verkehres ausnahmsweise nicht erfolgt sein, so obliegt die Vorlage der auf dem betreffenden Tarife zuerst genannten österreichischen Verwaltung.

c) Ein Verzeichniss der vorlegenden Verwaltungen ist dem Eisenbahnministerium durch eine hiezu zu delegirende Verwaltung zu übermitteln, und sind durch letztere auch etwaige Aenderungen des Verzeichnisses bekannt zu geben.

*) **Diese Verordnung wird im I. Nachtrage zum 107. Hefte der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei demnächst erscheinen.**

§ 4.

Zeitpunkt der Berichterstattung.

(1) Bei der Berichterstattung sind die im Abschnitte III der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben (Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128) nebst I. Nachtrag vom 15. December 1892, Z. 63.072 (Vrdgs.-Bl. Nr. 148), vorgeschriebenen Fristen zu berücksichtigen.

(2) Insofern es sich daher um die Prüfung, bezw. Genehmigung einer Vorlage handelt, hat die Ueberreichung zu einem solchen Zeitpunkte zu erfolgen, dass diese Prüfung, bezw. Genehmigung vor dem Eintritte der erwähnten Fristen anstandslos stattfinden kann.

(3) Für den Zeitpunkt der Berichterstattung ist nicht das Datum der Eingabe, sondern deren Präsentirungstag als massgebend zu betrachten.

§ 5.

Skizzirung der Grundlagen und Andeutung der Motive.

(1) In den Berichten sind alle jene Erläuterungen und Begründungen in klarer und übersichtlicher Weise aufzunehmen, welche zum Verständnisse und zur Beurtheilung der Tragweite der beabsichtigten Massnahmen erforderlich sind.

(2) In diesem Sinne sind bei neu einzuführenden Tarifen, sowie bei Tarifänderungen überhaupt, jedesmal die Grundlagen derselben und bei Verbandtarifen das Verhältniss zu den Localtarifen der betheiligten Bahnen zu skizziren und die Motive anzugeben, welche eine Aenderung, bezw. Ermässigung oder Erhöhung der Sätze veranlasst haben.

(3) Eine eingehende Begründung ist ferner insbesondere in allen jenen Fällen geboten, wo es sich um Abänderung reglementarischer Bestimmungen handelt.

(4) Bei Schnitttarifen sind die Schnittpunkte, ferner bei Eliminirung von Stationen aus einem directen Tarife die Anzahl der von oder nach diesen Stationen innerhalb Jahresfrist vorgekommenen Abfertigungen anzugeben.

(5) Das Gleiche gilt bezüglich der Aufhebung bestehender Ausnahmetarife.

(6) In dem Definitivdrucke eines Tarifes gegenüber dem Probedrucke vorgenommene Modificationen sind gleichfalls zu erläutern.

II. Besondere Bestimmungen.

§ 6.

(1) Neu einzuführende Tarife und Tarifänderungen (vergl. §§ 3—5 und 7 der Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben [Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128] nebst I. Nachtrag vom 15. December 1892, Z. 63.072 [Vrdgs.-Bl. Nr. 148]) sind im Entwurfe oder Probedrucke in je zwei Exemplaren zu überreichen, von welchen dann eines der vorlegenden Verwaltung signirt zurückgestellt wird.

(2) Die definitiven Tarife sind dem Eisenbahnministerium in je drei Exemplaren, bezw. in Fällen, wo Personen- und Gütertarife in einem Hefte vereinigt sind, in je vier Exemplaren zu dem aus § 4, Abs. 1, der gegenwärtigen Verordnung sich ergebenden Zeitpunkte vorzulegen.

(3) Sollte die Vorlage nicht innerhalb dieses Termines erfolgen, so bleibt es dem Eisenbahnministerium vorbehalten, die Hinausschiebung des Beginnes der Wirksamkeit um die Zeit der Verzögerung anzuordnen.

§ 7.

(1) Zusammenstellungen bestehender directer Frachtsätze (vergl. § 6 der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, Vrdgs.-Bl. Nr. 128),

Berichtigungsblätter zu bestehenden Tarifen (vergl. § 4, Abs. 3, und § 5, d, der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, Vrdgs.-Bl. Nr. 128),

Antheilstabellen und Instradirungsvorschriften

können dem Eisenbahnministerium erst im Definitivdrucke vorgelegt werden, und zwar in der durch § 6, Abs. 2, festgesetzten Anzahl von Exemplaren.

(2) Diese Vorlagen sind auch ohne Hinausgabe eines besonderen Erlasses vier Wochen nach erfolgter Ueberreichung als anstandslos erledigt zu betrachten.

(3) Antheilstabellen und Instradirungsvorschriften sind wenigstens im internen österreichischen Verkehre in der Regel zugleich mit dem Definitivdrucke des betreffenden Tarifes vorzulegen.

§ 8.

(1) Die Auflage von Verzeichnissen der auf den Linien jeder Bahnverwaltung giltigen Verbandtarife und deren fortlaufende Ergänzung durch periodisch hinauszugebende Nachträge erscheint als sehr wünschenswerth.

(2) Von derartigen Verzeichnissen, bezw. von den betreffenden Nachträgen sind dem Eisenbahnministerium durch die auflegende Verwaltung je zwei Exemplare zu übermitteln.

§ 9.

Die Protokolle über alle Conferenzen und Commissionen in Tarif- und reglementarischen Angelegenheiten, welche, sei es in bestehenden Verbänden oder zum Zwecke der Erstellung von directen Tarifen, ferner von den Directoren-Conferenzen und den durch dieselben bestellten Comités abgehalten werden, ferner alle auf Tarifangelegenheiten bezugnehmenden Vereinbarungen der Bahnen unter einander (Cartelle, Uebereinkommen etc.) sind sofort nach ihrer Vervielfältigung in fünf Exemplaren an das Eisenbahnministerium vorzulegen.

§ 10.

(1) Die Circularien, Verbands-Dienstbefehle u. dgl. über die den Gegenstand dieser Verordnung bildenden Angelegenheiten fallen, insofern sie auf die Gebührensätze Einfluss nehmen oder sonst von meritorischer Bedeutung sind, unter die Bestimmungen der §§ 6 und 7 der gegenwärtigen Verordnung.

(2) Ausserdem sind sämmtliche Circularien in Tarifangelegenheiten allmonatlich nachträglich dem Eisenbahnministerium in je einem Exemplare in Vorlage zu bringen.

III. Vorlagen an andere Behörden.

§ 11.

(1) Sowohl von den Militärtarifen sammt Nachträgen, als auch von den sonstigen neu einzuführenden Tarifen, einschliesslich aller Special- und Ausnahmetarife, Tarifänderungen und Aufhebungen bestehender Tarife oder in solchen enthaltener Tarifsätze im Localverkehre und österreichischen, bezw. österreichisch-ungarischen Anschluss- und Verbandsverkehre, ferner von den Zusammenstellungen directer Frachtsätze und von Berichtigungsblättern zu bestehenden Tarifen sind vorzulegen: dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium je vier Exemplare, der Fachrechnungs-Abtheilung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums je zwei Exemplare und dem k. k. Landesvertheidigungs-Ministerium je zwei Exemplare.

(2) Ferner sind alle Aenderungen hinsichtlich der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium und dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung sofort zur Anzeige zu bringen.

§ 12.

Von den Gütertarifen ist je ein Exemplar dem k. k. Handelsministerium und von den Personentarifen je ein Exemplar dem Post-Coursbureau im k. k. Handelsministerium vorzulegen.

IV. Schlussbestimmungen.

§ 13.

Die Vorschriften dieser Verordnung haben sinngemäss auch rücksichtlich der k. k. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Privatbahnen Anwendung zu finden.

§ 14.

Durch die gegenwärtige Verordnung, welche mit 1. August 1896 in Wirksamkeit tritt, werden die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 127), sowie die Erlässe der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 28. Juli 1871, Z. 4046, C.-Bl. Nr. 53, S. 661, und vom 10. Juni 1873, Z. 4458, C.-Bl. Nr. 66, S. 601, und zwar letztere insoweit aufgehoben, als sich dieselben auf die monatliche Vorlage sämmtlicher Circularien in Tarifangelegenheiten an die genannte Behörde beziehen.

Wien, am 8. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsurkunde vom 13. Juni 1896*) für die Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Teplitz (Settenz) über Lobositz, Leitmeritz und Böhmisch-Leipa nach Reichenberg gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Gesellschaft diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Settenz der gesellschaftlichen Hauptlinie Aussig—Teplitz, von wo eine Verbindung zur Station Teplitz-Waldthor der Staatsbahnlinie Dux—Bodenbach herzustellen ist, nach Lobositz mit einer Schleppbahn zu dem daselbst anzulegenden Elbehafen, von da mit Uebersetzung der Elbe über Leitmeritz und Auscha nach Böhmisch-Leipa und von hier mit theilweiser Benützung der bestehenden Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa—Niemes über Gabel und Ringelsheim nach Reichenberg.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Der Bau der concessionirten Bahn ist sofort nach Ertheilung des Bauconsenses in Angriff zu nehmen und derart durchzuführen, dass derselbe in der Strecke Settenz—Lobositz längstens bis 1. October 1897, in der weiteren Strecke Lobositz—Böhmisch-Leipa längstens bis 1. October 1898, endlich in der letzten Theilstrecke Böhmisch-Leipa—Reichenberg längstens bis 1. October 1899 vollendet wird.

Die Verbindungsbahn von der Station Settenz zur Station Teplitz-Waldthor ist herzustellen, sobald das derzeit noch vom Bergbau unterfahrene Terrain sich soweit gesetzt hat, dass die Führung der Bahn nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums ermöglicht ist.

*) Enthalten in dem am 18. Juli 1896 ausgegebenen XLV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 115.

Die fertigen Bahnstrecken sind sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution von 150.000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten, eventuell in eigenen Prioritätsobligationen Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auch bezüglich der gegenwärtig concessionirten Bahn dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Gesellschaft bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Gesellschaft in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 11.

Die Gesellschaft ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Gesellschaft vom Staate während der noch übrigen Concessionsdauer jene Beträge zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen ausbezahlt werden, welche zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung zum Zwecke der Geldbeschaffung für die concessionirte Bahn ausgegebenen Prioritätsobligationen, ferner zur vierpercentigen Verzinsung des etwa noch darüber hinaus mit Genehmigung der Staatsverwaltung in die concessionirte Bahn investirten Capitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer erforderlich sind.

2. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritätsobligationen und des etwa noch darüber hinaus mit Genehmigung der Staatsverwaltung in die concessionirte Bahn investirten Capitals gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

3. Im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1910 erhöht sich der nach dem Vorstehendem von der Staatsverwaltung in Annuitäten oder im Capitale zu zahlende Einlösungspreis um einen Zuschlag, welcher, falls die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1905 erfolgt, zehn Percent, falls die Einlösung in den Jahren 1906 bis einschliesslich 1910 erfolgt, fünf Percent beträgt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält die Gesellschaft das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Gesellschaft von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Gesellschaft zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und der Gesellschaft das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu

dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am dreizehnten Tage des Monates Juni im Jahre des Heils Eintausend achthundertneunzig und sechs, Unserer Reiche im achtundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Badeni m. p. **Biliński** m. p. **Guttenberg** m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. Juli 1896, womit für den Monat August 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat August 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $19^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Edlitz bis zur ungarischen Grenze gegen Güns auf eine Variante mit dem Abzweigungspunkte in der Station Aspang.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Lindheim & Comp. in Wien mit dem Erlasse vom 3. April 1896, Z. 70.478 ex 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 50 vom 5. Mai 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Edlitz der Eisenbahn Wien—Aspang bis zur ungarischen Grenze zum Anschlusse an die auf ungarischem Gebiete projectirte Fortsetzungsstrecke bis Güns auf eine Variante mit dem Abzweigungspunkte in der Station Aspang ausgedehnt.

Wien, am 3. Juli 1896. Z. 5591/I.

Neuausgabe der Verordnung,

betreffend die

Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen u. Transport-Bestimmungen.

In Folge der Neuorganisirung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung ist auch die Hinausgabe einer neuen Verordnung, betreffend die Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen erforderlich geworden. Diese Verordnung ist in der heutigen Nummer des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt zum Abdrucke gelangt.

Die wesentlichsten Unterschiede zwischen dieser und der bestehenden, am 1. August ausser Kraft tretenden Verordnung vom 1. November 1894 (Vrdgs.-Bl. Nr. 127) sind folgende:

In § 1 ist auf den massgebenden § 5, Z. 14, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung Bezug genommen.

Die in § 2 enthalten gewesene Competenzabgrenzung zwischen dem Handelsministerium und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ist entfallen, und sind nunmehr sämmtliche einschlägige Agenden dem Eisenbahnministerium vorbehalten.

Während bisher die definitiven Tarife der General-Inspection, und zwar die Personentarife in je vier Exemplaren, die Gütertarife in je drei Exemplaren vorzulegen waren, hat in Hinkunft diese Vorlage an das Eisenbahnministerium in beiden Fällen in je drei Exemplaren und nur dann in je vier Exemplaren stattzufinden, wenn Personen- und Gütertarife in einem Hefte vereinigt sind.

Das Gleiche gilt hinsichtlich der nach § 7 der Verordnung gleich im Definitivdrucke zu erstattenden Vorlagen, für welche bisher nur die Ueberreichung von zwei Exemplaren vorgeschrieben war.

Die Verzeichnisse der Verbandstarife sind laut § 8 in Hinkunft in je zwei Exemplaren einzusenden.

Die Protokolle über alle Conferenzen und Commissionen in Tarif- und reglementarischen Angelegenheiten etc. sind laut § 9 in Hinkunft anstatt in zwei in je fünf Exemplaren einzusenden.

In § 10 ist festgesetzt, dass sämmtliche Circularien in Tarif-Angelegenheiten, anstatt wie bisher an die General-Inspection, in Hinkunft unmittelbar an das Eisenbahnministerium zu übermitteln sein werden.

Zufolge eines neu eingeschalteten § 12 sind von den Gütertarifen je ein Exemplar dem Handelsministerium und von den Personentarifen je ein Exemplar dem Postcoursbureau im k. k. Handelsministerium von der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung unmittelbar zu überreichen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Kimpolung—Dorna-Watra. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Juli die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Kimpolung der Localbahn Hatna-Kimpolung nach Dorna-Watra sammt einer Abzweigung von Pozoritta nach Fundul-Moldowi (Louisenthal) im Sinne der bestehenden Vor-

schriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung werden die für die Theilstreeke von Vale-Putna bis Jacobeni vorgelegten Varianten eingehend zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 4713.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Lużan—Zaleszczyki: Theilstreeke km 41·038—42·929: (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Lemberg hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projectes für die Theilstreeke km 41·038 bis 42·929 der Localbahnlinie Lużan—Zaleszczyki die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des auf Bukowinaer Territorium gelegenen Theiles der erwähnten Streeke auf den 28. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Nikolaus Balmosch betraut. [E.-M.-Z. 6551.]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Linie Waldsassen—Eger: Errichtung der Verlade- und Personenhaltestelle Schloppenhof: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Eger hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Errichtung der Verlade- und Personenhaltestelle Schloppenhof bei km 20·8/21·3 der Linie Waldsassen—Eger anberaumt. [G.-I.-Z. 12.447.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Abtragung einer Kohlenflügelbahn.) Die Abtragung der von der Streeke Neusattl—Falkenau a. d. Eger abzweigenden, zur Laurenzzeche führenden Kohlenflügelbahn sammt Abzweigungswechsel wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 5372/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung eines Kohlenlagerplatzes in der Station Deutschbrod und eines Geleises und eines Kohlenlagerplatzes in der Station Iglau.) Die Projecte, und zwar das Project I für die Herstellung eines Kohlenlagerplatzes in der Station Deutschbrod und das Project II, betreffend die Herstellung eines Geleises und eines Lagerplatzes zum Zwecke der Kohlenlagerung im Heizhausrayon der Station Iglau, wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6104/I.]

Localbahn Königshan-Schatzlar. (Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Schatzlar.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Detailprojeet, betreffend die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Schatzlar der Localbahn Königshan-Schatzlar, wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baueonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6018.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Adaptirung von Güter- und Gepäckswagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn beabsichtigte Ausrüstung von zwölf gedeckten Güterwagen des garantirten Netzes der Oesterr. Nordwestbahn und zehn solcher Wagen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ausser mit der zufolge des Erlasses vom 12. März 1896, Z. 71.804 ex 1895, genehmigten Dampfleitung auch mit der Luftsaugeleitung, ferner die Ausrüstung von je fünf Gepäckswagen des garantirten Netzes und des Ergänzungsnetzes der Oesterr. Nordwestbahn, sowie der Südnorddeutschen Verbindungsbahn mit elektrischem Intercommunicationssignal genehmigt. [Z. 4511/I.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Anschaffung von zwölf Stück gedeckten Güterwagen und Fahrbetriebsmittel-Bestandtheilen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von dem Verwaltungsrathe der Eisenbahn Wien-Aspang beabsichtigte Anschaffung von zwölf Stück gedeckten Güterwagen, von denen drei Stück mit Bremsen und Hüttel zu versehen sein werden, nach den mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 5. August 1888, Z. 30.266, genehmigten Typenplänen, welche Wagen von der Simmeringer Waggonbau-Fabriks-Actiengesellschaft erbaut werden sollen, ferner die Anschaffung von zwei Stück Reserveräderpaaren, acht normalen Garnituren für Militär-Mannschaftseinrichtungen und vier normalen Garnituren für Pferdetransporteinrichtungen genehmigt. [Z. 5909/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Südostbahn. (Theilstrecke Verseez—Gattaja: Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 2. Juli fand unter Führung des Ministerialseeretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Arpád Képessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der 45 km langen Theilstreeke Verseez—Gattaja (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 12) der projectirten 185 km langen Ungarischen Südostbahn, d. i. der Linie Verseez—Gattaja—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1895), statt. Die als normalspurige Localbahn erbaute und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibende Linie (G.-A. XXXI ex 1880 und G.-A. IV ex 1888) zweigt von der Station Versecz der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, dann der Linien Verseez—Kubin-Dunapart und Szécsány—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahnen ab und verbindet diese in der Station Gattaja mit der Localbahn Vojtek—Német-Bogsán der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Nebst den beiden entsprechend erweiterten Anschlussstationen Versecz und Gattaja sind als Stationen für den Gesammtverkehr Nagy-Szredistye, Nagy-Szám, Klopodia, Ferendia und Semlak eingerichtet. Die Gesammtlinie Verseez — Gattaja — Lugos — Maros-Illye (Ungarische Südostbahn) wird die im Knotenpunkte Verseez vereinigten Linien als Transversalbahn in Lugos mit den Hauptlinien Marchegg—Budapest—Orsova—Vereiorova und Budapest—Arad—Tövis (—Brassó [Kronstadt]—Predeal) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden und speciell von Bedeutung für die Domänen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Resicza etc. als Anschlussbahn an die Linie Resicza—Gattaja—Verseez, ferner für die Nadrâyer Eisenwerke und den Getreideverkehr Temesvár, Krassó und Hunyád (Südwesten Siebenbürgens) sein.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen, theilweise noch mit Pferdebetrieb. (Technisch-polizeiliche Begehung der auf elektrischen Betrieb umgestalteten Linie nach Buda [Ofen].) Am 16. Juli fand unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der vom donaurechtsuferseitigen Brückenkopfe der Kettenbrücke aus im Bereiche des II. und III. Stadtbezirkes führenden donaurechtsuferseitigen Betriebslinie statt, welche vorläufig bis O-Buda (Altofen) auf elektrischen Betrieb umgestaltet wurde. Vor Befahrung der Linie wurden der neu montirte Dynamo (600 Pferdekraft) und die Stromvertheilungs-Vorrichtung, sowie die beiden Reservedynamos zu je 300 Pferdekraft und der in Montirung befindliche vierte Dynamo (600 Pferdekraft) besichtigt. Dann wurde die Fahrt nach Altofen fortgesetzt, wo die Linie auf dem Hauptplatze beim Militärmontursdepot im Anschlusse an die derzeit mit Dampfkraft betriebene gesellschaftliche Localbahn Budapest—Ó-Buda—Szent Endré endet. Die Einrichtung der von der Linie Brückenkopf—Ó-Buda abzweigenden Betriebslinie nach dem Zugliget (Auwinkel) auf elektrischen Betrieb ist soweit vollendet, um voraussichtlich noch im Laufe des Monates Juli der technisch-polizeilichen Begehung unterzogen werden zu können. Die Eröffnung des Betriebes auf der Altofener Strecke findet bereits nächster Tage statt, und befinden sich sodann drei Hauptlinien der Gesellschaft in elektrischem Betriebe.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vermögen des Pensionsinstitutes und Zahl der Mitglieder mit Ende 1895.) Die Zahl der Mitglieder des Pensionsinstitutes betrug Ende 1894 insgesammt 18.896, im Jahre 1895 wurden aufgenommen 1310, ausgeschieden 511, so dass Ende des verflossenen Jahres der Gesammtstand 19.695 ausmachte. Die Summe der Pensionen, Unterstützungen und Erziehungsbeiträge bezifferte sich auf 1,869.388 fl. 97 kr., der Einnahmen auf 1,659.149 fl. 47 kr. Das Vermögen des Pensionsinstitutes hat den Betrag von 10,698.756 fl. 42 kr. erreicht, von welchem 1,379.314 fl. 15 kr. in Werthpapieren und 7,956.290 fl. 41 kr. in Immobilien elozirt sind.

Pécs (Fünfkirchen)-Barcser Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Baron Friedrich Harkány die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Fünfkirchen-Bareser Eisenbahn-Actiengesellschaft (im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der

Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen die Einnahmen fl. 666.253·27, die Ausgaben fl. 344.077·28, der Betriebsüberschuss daher fl. 322.175·95. Hievon wurden verwendet zur Einlösung von 81 ausgelosten Prioritätsobligationen à fl. 200 fl. 16.200, zur Einlösung der Coupons der Prioritatsobligationen fl. 100.792·50, zur Einlösung der Obligationen fl. 113.210, so dass zu Lasten der Staatsgarantie fl. 28.026·51 verbleiben, ferner fl. 20.646·44 in Gold zur Deckung der Tilgungen vom Investitionsanlehen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften, und wurde Baron Friedrich Harkány neuerdings zum Präsidenten des Directionsrathes gewählt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Elektra" von Kobe.) Dieser Dampfer von 1996 Tonnen Gehalt ist am 3. Juni nach 61tägiger Fahrt mit 55 Passagieren und 963 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe-Shanghai in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 50.000 kg Reis, 5670 kg Curiositäten; aus Hongkong 33.250 kg Quassia (hievon 14.000 kg für Venedig), 2590 kg Curiositäten; aus Singapore 81.060 kg Pfeffer (hievon 25.260 kg für Venedig), 50.400 kg Zinn, 9300 kg Perlmutter, 5520 kg Talg, 280 kg Curiositäten, 560 kg Conserven, 40.320 kg Kaffee; aus Hankow 4500 kg Häute für Venedig; aus Karrachi 5400 kg Häute (hievon 2700 kg für Venedig), 143.115 kg Gingellysamen, 1116 kg Coriander, 1522 kg Gummi; aus Penang 25.200 kg Zinn, 20.230 kg Pfeffer; aus Canton 87.500 kg Quassia; aus Malabar 10.150 kg Ingwer, 36.540 kg Kaffee; aus Macassar 2344 kg Muscatnüsse, 3700 kg Perlmutter; aus Colombo 665 kg Thee, 6560 kg Cocosnüsse, 117.723 kg Cocosnussöl; aus Calcutta 17.355 kg Häute für Ancona, 90.538 kg Jute; aus dem Persischen Golf 1168 kg Därme; aus Aden 7967 kg Häute (hievon 4160 kg für New-York), 1015 kg Gummi, 5075 kg Kaffee, 3248 kg Perlmutter; aus Suez 2462 kg Sennesblätter, 521 kg Därme, 4119 kg Perlmutter, 55.551 kg Gummi; aus Port Said 22.764 kg Kaffee, 788 kg Indigo, 5169 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 549.586 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag III zum Getreide-Specialtarif.) Mit 1. August tritt Nachtrag III zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten, als: Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Malz, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Spelz, Hirse, Mais (Kukuruz), Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe), Rohreis, Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dinkel, Dotter, Sesamsaat, Baumwoll-, Kanarien- und Spörgelsamen, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Repskuchen und Repskuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl, in Kraft. Laut dieses Nachtrages werden die auf Seite 7 und 8 des Specialtarifes enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze der Tariftabelle A, mit Ausnahme jener des Verkehres der oberen Bega, für Aufgaben ab 1. August um je 4 kr. pro 100 kg erhöht. Es sind dies die Frachtsätze zwischen den Donaustationen Moldova-Golubatz, Gradischte, Báziás, Klicevaz, Kostolac, Dubrovitza, Kubin, Semendria, Pancsova, Belgrad, Semlin, Banovce, Surduk, Slankamen, Beska, Kowil, Karlowitz, Neusatz, Camenitz, Futak, Cserewics, N.-Palanka, Illok, Sarengrad, Bukin, Opatowatz, Novoselo, Sotin, Plava, Vukovár, Dálya, Gombos, Apatin, Bezdan, Battina, Mohács, Szekcsö, Baja, Szegzárd, Tolna (Dombori), Kalocsa (Uszód), Paks, Ordas, Harta, Duna-Földvár, Apostag, Solt, Duna-Pentele, Szalk, Tass, Racs-Almás, Adony, Ercsi, Erd, den Franzenscanal-Stationen Bezdan, Monostor, Zombor, Kis-Sztapár, Szivacs, Cservenka, Kula, Verbász Alt- und Neu-, den Franz Josefscanal-Stationen Veprovácz, Keresztur, Torzsa, Szt. Iván, Kulpin und Petrovacz, den Savestationen Sickovacz, Brood, Schamatz, Zupanje, Rajevosello, Brcska, Jamina, Racso, Mitrovitz, Javak, Klenak, Schabatz, Obrenovatz, den Draustationen Barcs, Detkovacs, Szt. Márton, Sopje, Cadjavica, Martincepuszta, Cunpuszta, Badjevo, Szaporcza, Szt. György, Eperiespuszta, Repojak, Bolmany, Essegg, Nemetin, den Theissstationen Szegedin, Kanizsa, Zenta, Ada, Bocsár, Mohol, Petrovosello, Alt- und Neu-Recse, Csurog, Aradacz, Gusztos und Pitel einerseits und Sissek, Barcs, Mohács, Téteny, Budapest, Gönyö, Raab, Pressburg, Fischamend, Wien Praterquai, Nordbahnlände, Donauquaibahnhof, Korneuburg, Linz andererseits; die Frachtsätze im Verkehre von und nach Temesvár, Roman-Szt. Mihaly, Ujvár, Ó-Telek, Ittebe, Torak und Szt. György werden ausser Kraft gesetzt. Für den Transport von Theilsendungen von und nach Temesvár gelten die Frachtsätze der Classe B des Tarifes für den Eilgut- und Frachtenverkehr; für den Schleppladungsverkehr von und nach den genannten Ladestellen des Begaverkehres inclusive Temesvár behält sich die Gesellschaft vor, je nach den Wasserständen in der Bega fallweise Frachtenvereinbarungen zu treffen. Endlich wird der Frachtsatz für den Verkehr zwischen Gusztos und Titel einerseits, Mohács andererseits auf 24 kr. richtig gestellt.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ausdehnung des Anschlussverkehres zwischen den Zügen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und den Dampfern der „Adria".) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Einvernehmen mit der Direction der „Adria" den Beschluss gefasst, ausser nach den bereits in den tarifarischen Verband einbezogenen überseeischen Stationen auch nach den anderen, von der „Adria" berührten Hafenplätzen und den darüber hinaus gelegenen italienischen Stationen, wie auch umgekehrt, directe, combinirte und gegenüber den bestehenden vielfach ermässigte Bahn- und Schiffsfrachtsätze ins Leben treten zu lassen, wodurch der Verkehr mit Italien wesentlich erleichtert wird. Zu diesem Behufe wurden nach Möglichkeit die Bestimmungen betreffs Lieferzeit, Haftbarkeit etc. des Berner internationalen Uebereinkommens auch auf die Schiffahrts-Unternehmungen ausgedehnt. Die staatlich subventionirten Schiffahrtslinien Fiume—Palermo, Neapel—Genua—Marseille der „Adria", ferner die Linien Fiume—Ancona und Fiume—Venedig haben in nicht geringem Masse zur Entwicklung des Verkehres beigetragen, und wird daher im Einvernehmen zwischen der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und jener der „Adria" auch für die Zukunft die Vervollständigung der Seeverbindungen in erster Linie ins Auge gefasst, um den immer bedeutender werdenden Verkehr mit Italien zu erhalten und womöglich noch zu vergrössern. So wurde bereits die Linie Fiume—Venedig durch Anschaffung des prachtvollen Dampfers „Dániel Ernö" reorganisirt und ausserdem die neue Linie Fiume—Ravenna eröffnet, welche von dem sowohl für die Personen- als auch für die Güterbeförderung eingerichteten Dampfer „Venezia" befahren wird. Durch diese Linie ist einem fühlbaren Mangel abgeholfen worden, da bisher der Verkehr mit Ravenna und dem Hinterlande via Fiume mit Seglern abgewickelt werden musste.

Bayern. (Schiffahrtsordnung auf der Donau bei Straubing für die Dauer des Umbaues der dortigen Donaubrücke.) Im Vollzuge der höchsten Entschliessung des kgl. Staatsministeriums des Innern vom 12. Mai 1896, Nr. 8449, hat die kgl. Regierung von Niederbayern, Kammer des Innern, unterm 19. Mai 1896, Z. 10.061, nachstehende oberpolizeiliche Vorschriften über die Schiffahrtsordnung auf der Donau bei Straubing für die Dauer des Umbaues der dortigen Donaubrücke bekannt gegeben:

Für die Dauer des Umbaues der Donaubrücke bei Straubing werden zum Vollzuge der Vorschriften des § 14, Abs. VI und VII der provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung vom 4. Juli 1865 in der Fassung der höchsten Ministerial-Bekanntmachung vom 21. Jänner 1889, G.- u. V.-Bl. S. 35, auf Grund des Artikels 1, Abs. II, und des Artikels 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852, die Benützung des Wassers betreffend, folgende oberpolizeiliche Vorschriften erlassen:

1. Die Sperrung der einen oder anderen Durchfahrtsöffnung der Donaubrücke zu Straubing anlässlich der Aufstellung der Rüstungen und der Eisenconstruction dieser Brücke ist durch das kgl. Strassen- und Flussbauamt jedesmal vorher der Oesterr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bezw. der Agentie Regensburg mitzutheilen, und hat diese Agentie die thalfahrenden Dampfer ihrer Gesellschaft durch schriftliche Mittheilung zu verständigen.

2. Alle übrigen thalfahrenden Schiffe und Flösse müssen an der Steinwand oberhalb der Wundermühle gegenüber Kagers bei Straubing anhalten und sich überzeugen, welche der Schiffahrtsöffnungen frei und zur Thalfahrt zu benützen ist. Die zur Durchfahrt freie Oeffnung wird bei Tag mit einer weissen Scheibe, bei Nacht mit einem weissen Lichte in Mitte der Oeffnung, die für die Durchfahrt gesperrte Oeffnung mit einer rothen Scheibe, bezw. einem rothen Lichte bezeichnet sein.

3. Bergfahrende Schiffe haben unterhalb der Donaubrücke langsam zu fahren und sich gleichfalls zu überzeugen, welche Oeffnung zur Durchfahrt zu benützen ist. Die Bezeichnung der Oeffnungen ist für diese Fahrzeuge dieselbe wie für die thalfahrenden Schiffe und Flösse.

4. Die Tage, an welchen eventuell beide Oeffnungen für die Schiffahrt gesperrt werden müssen, werden seinerzeit durch öffentliche Ausschreibung besonders bekannt gegeben; an diesen Tagen wird an der „Steinwand" ein Signalwächter aufgestellt werden, welcher alle thalfahrenden Fahrzeuge zum Halten veranlassen wird. Der Aufforderung dieses Signalwächters ist unbedingt Folge zu leisten, auch für den Fall, als die Sperrung beider Oeffnungen vorher nicht ausgeschrieben worden sein sollte.

5. Sollten thalfahrende Ruderschiffe oder Flösse, um die linksseitige Oeffnung sicher durchfahren zu können, genöthigt sein, ihre Bemannung zu verstärken, so hat dies schon vor der Abfahrt von der Steinwand aus zu geschehen.

6. Um jede Begegnung thalfahrender und bergfahrender Fahrzeuge an der Brückenbaustelle zu verhindern, werden Absatz 2 und 3 des § 2 der oberpolizeilichen Vorschrift über das Passiren der Donaubrücke bei Straubing vom 10. December 1889 dahin geändert, dass das Passiren eines jeden bergfahrenden Dampfers durch die Straubinger Brücke durch eine Person seiner Bedienungsmannschaft oder durch einen an Ort und Stelle befindlichen Bediensteten der betreffenden Dampfschiffahrts-Gesellschaft 10 Minuten vor der Abfahrt durch Schwingen einer rothen Fahne signalisirt werden muss.

7. Auf dieses Zeichen haben alle zu Thal fahrenden Fahrzeuge und Flösse an der Steinwand Halt zu machen und so lange zu warten, bis der Bergfahrer passirt ist. Das Haltesignal darf nicht eher eingezogen werden, als bis der Bergfahrer es passirt hat

8. Gegenwärtige oberpolizeiliche Vorschriften treten mit dem Tage ihrer Verkündigung im Kreisamtsblatte in Kraft.

9. Uebertretungen desselben werden nach Artikel 100 des Wasserbenützungs-Gesetzes vom 28. Mai 1852 an Geld bis zu 180 Mk. oder mit Haft bis zu einem Monate bestraft.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 10. Juli bei der Firma

„Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der Generalversammlung der Actionäre vom 28. März 1894, bezw. über Ermächtigung Seitens dieser Generalversammlung in der Verwaltungsrathssitzung vom 23. Mai 1896 beschlossenen, vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 22. Juni 1896, Z. 20.867, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet. Diesen zufolge ist der Zweck der Gesellschaft auch der Kauf und Verkauf, die Miethung und Vermiethung von Fahrbetriebsmitteln jeder Art (Locomotiven, Eisenbahn- und Strassenwagen etc.). Das Actiencapital wurde zufolge Beschlusses der Generalversammlung vom 7. Februar 1895 und mit Genehmigung der Staatsverwaltung durch Ausgabe von weiteren 10.000 Stück volleingezahlten Actien à 100 fl. erhöht, und beträgt dermalen 2,000.000 fl. ö. W., zerlegt in 20.000 Stück bereits ausgegebener Actien à 100 fl. ö. W. Die Firma wird von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und dem Director oder statt des letzteren von einem anderen mit der Procura versehenen Beamten der Gesellschaft gezeichnet. Der Director, sofern er nicht Mitglied des Verwaltungsrathes ist, sowie ein anderer mit der Procura betrauter Beamter haben hiebei ihren Namen die Bezeichnung „per procura" beizusetzen.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. August Weeber, die XVI. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 15 Actionäre als Vertreter von 9040 Actien anwesend. Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes und Ertheilung des Absolutoriums wurden die Anträge des Verwaltungsrathes in Betreff der Verwendung des mit fl. 107.827 ausgewiesenen Reingewinnes, insbesondere betreffs der Vertheilung einer dreipercentigen Dividende an die Actionäre einstimmig angenommen. In den Verwaltungsausschuss wurden die bisherigen Mitglieder insgesammt wiedergewählt. Die Beschlussfassung über die Liquidation der Gesellschaft wurde von der Tagesordnung abgesetzt, nachdem die Verwaltung die Erklärung abgegeben hatte, dass sich in der letzten Zeit die wenn auch entfernte Möglichkeit für den eventuellen Fortbestand der Gesellschaft eröffnet habe. Schliesslich wurde der Verwaltung die erbetene Ermächtigung ertheilt, nach Eintritt der bezüglichen Voraussetzungen eine weitere Hinauszahlung an die Certificatenbesitzer zu bewirken.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsausschusses wurden zum Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses und des Directionsrathes Julius Freiherr von Born und zu Mitgliedern des Directionsrathes Hugo Noot, Doctor Josef Freiherr von Seiller und Julius Graf Neuhaus wiedergewählt.

Localbahn Wotic-Selčan. (Generalversammlung.) Am 2. Juli wurde in Prag unter Vorsitz des Präsidenten Anton Hannakampf und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkscommissärs Heinrich Mahling, die zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wotic-Selčan abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche 885 Actien mit 174 Stimmen vertraten. Der Rechnungsabschluss pro 1895 wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. Mit der Wiederwahl der ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder schloss die Generalversammlung.

In der nach derselben abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Anton Hannakampf zum Präsidenten und Dr. Jakob Martinek zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 8. Juli wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Ernest Trevisan und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Rudolf von Amberg, die zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 690 Actien mit 131 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1895 erstatteten Geschäftsberichte wies das letzte Geschäftsjahr zwar eine Zunahme der Verkehrseinnahmen auf, ergab aber gleichwohl kein befriedigendes Resultat, nachdem die Gesellschaftsbahn bisher auf den Localverkehr beschränkt ist. Der Verwaltungsrath ist daher bestrebt, die Frage des Anschlusses der Localbahn an das italienische Eisenbahnnetz ihrer Lösung näher zu bringen. Die Staatsgarantie wurde im abgelaufenen Jahre mit dem Betrage von fl. 64.620 in Anspruch genommen, so dass die aus diesem Titel bis Ende 1895 ertheilten Vorschüsse die Summe von fl. 99.979 erreichten. Im Anschlusse an den Bericht theilte der Vorsitzende mit, dass die vierpercentige Dividende für die Prioritätsactien mit zusammen fl. 9600 bereits ausbezahlt worden sei, während auf die Stammactien eine Dividende nicht entfalle. Auch wiederholte derselbe die Zusicherung der baldigen Inangriffnahme des Ausbaues der Gesellschaftslinie bis an die italienische Grenze, für welchen die Geldmittel im Betrage von rund fl. 300.000 bereits sichergestellt seien. Der Geschäftsbericht, sowie der Rechnungsabschluss wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. Mit der Wiederwahl der bisherigen Revisoren schloss die Generalversammlung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLIV. Stückes.) Das am 18. Juli herausgegebene CXLIV. Stück enthält unter

Nr. 2385: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 12. Juli 1896, Z. 14.657/IV, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach und durch das Küstenland.

— (Inhalt des CXLVI. Stückes.) Das am 20. Juli herausgegebene CXLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2386: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 16. Juli 1896, Z. 12.051, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach und durch die Bukowina.

— (Inhalt des CXLVII. Stückes.) Das am 21. Juli herausgegebene CXLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2387: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 19. Juli 1896, Z. 13.437, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Bezirke Zupanjac im Occupationsgebiete nach Schlesien.

Nr. 2388: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 19. Juli 1896, Z. 21.527, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Bezirke Zupanjac im Occupationsgebiete nach Steiermark.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Juli d. J. dem Oberingenieur der Seebehörde in Triest Dr. Franz Rubcich taxfrei den Titel und Charakter eines Baurathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Glanz m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Juli d. J. dem in den Ruhestand versetzten Streckenwächter der Oesterr. Staatsbahnen Johann Scheichelbauer in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat den Oberingenieur Josef Wilfan zum Baurathe bei der Seebehörde in Triest ernannt.

Der Handelsminister hat die Hafen- und Seesanitäts-Vicecapitäne Heinrich Ritter von Benigni in Müldenberg und Paul Stefan Nicolich zu Hafen- und Seesanitäts-Capitänen, den Hafen- und Seesanitäts-Adjuncten Trifon Nicolich zum Lazareths-Director und den k. und k. Linienschiffs-Lieutenant Johann Zsoldak zum Hafen- und Seesanitäts-Vicecapitän ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien auf Grund der am 28. März 1896 erfolgten Constituirung der Actiengesellschaft „Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf“ mit dem Sitze in Graz an Stelle des bisherigen Regierungscommissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Eugen Netoliczka, den k. k. Statthaltereirath in Graz Dr. Carl Russ zum landesfürstlichen Commissär bei der in Rede stehenden Actiengesellschaft, ferner den Reichsrathsabgeordneten und Gutsbesitzer in St. Peter bei Judenburg, Conrad von Forcher, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes dieser Gesellschaft ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juni 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1666·47	100·42	836·63	930·26	300·08	226·93	—	527·01
Roggen	1316·83	201·37	417 53	1100 67	100·74	100·12	200·00	—
Gerste	881·31	54·96	344 76	591·51	116·78	3 80	119·93	0·65
Hafer	359·88	63·24	186·52	236·60	—	—	—	—
Erbsen	236·47	420·75	222 60	434·62	450·89	24 00	122·89	352·00
Bohnen	1005·13	176·55	621 46	560·22	69·78	109·86	13 00	166 64
Raps	18·40	—	4·04	14·36	35·09	91·16	112·65	13·60
Wicken	222 65	—	181·89	40·76	914·27	20·00	202·13	732·14
Leinsaat	104 58	—	104·58	—	—	—	—	—
Rübensamen	428·80	—	—	428·80	—	—	—	—
Mohn	21·30	—	—	21·30	99·62	—	—	99·62
Kleesaat	75·66	20·19	23·71	72·14	—	—	—	—
Senfsaat	95 04	—	—	95·04	—	—	—	—
Diverse	1368 64	293·08	541·29	1120·43	16 98	—	—	16·98
Zusammen	7801·16	1330·56	3485·01	5646·71	2104·23	575·87	771·46	1908·64
Versicherungswerth ö.W. fl.	67.710	18.460	29.088	57.082	20.267	4.150	6.055	18.362
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	29	12	9	32	6	4	2	8
Versicherungswerth ö.W. fl.	45.337	18.940	16.530	47.747	3.500	2.800	1.300	5.000
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	20	8	9	19	5	4	2	7
Versicherungswerth ö.W. fl.	30.317	16.200	16 530	29.987	2.700	2.800	1.300	4.200
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	9.000	7.620	8.320	16.620	1.320	1.300	640	1.980
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ergänzungsblatt Nr. 2 zur Separatausgabe des zweiten Anhanges zum Localgüterarife Theil II, Heft 1 (Kohlenverkehr).

Am 1. August 1896 (giltig vom 1. Juli) gelangt Ergänzungsblatt Nr. 2 zu der Separatausgabe des zweiten Anhanges zum Localgütertarif, Theil II, Heft 1, zur Einführung.

Dasselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Localbahn Beneschau-Wlaschim und nach Gojau transit (Industriegeleise der Pötschmühle).

Exemplare dieses Ergänzungsblattes sind durch die betreffenden Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 20. Juli 1896. [541]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. August 1896 tritt der Nachtrag II zu Theil II, Heft 2, des Tarifes für den bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Maxymówka, die Eintheilung der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu den zugehörigen Staatsbahn-Directionen, die Aufhebung der Frachtsätze für Ausnahmetarif D im Verkehre mit Neuberun, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. Juli 1896. [542]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr.

Einführung von Nachträgen.

Am 15. August 1896 treten zu den Tarifheften 1 und 4 die Nachträge III in Kraft, welche neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 (getrocknetes Obst), 21 (Benzin aus Erdöl) und 22 (Schilf und Schilfrohr pp.), sowie solche für Budapest-kitérö und Reichenbach i.V. (unter. Bhf.) enthalten.

Wien, am 21. Juli 1896. [543]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Theil I.

Mit 1. August 1896 — für Frachterhöhungen mit 1. September 1896 — tritt der Nachtrag II zum Tarif-Theil I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. Mai 1894 in Kraft.

Derselbe enthält hauptsächlich Aenderungen der Waarenclassification und ist bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 40 Pfennigen oder 40 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 16. Juli 1896. [544]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1895. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Juli 1896 gelangte der VI. Nachtrag, enthaltend:

Ergänzungen und Berichtigungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification zur Einführung.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einführung des Nachtrages II.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1896 ist der Nachtrag II zur Einführung gelangt, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften;
II. Aenderung von Stationsnamen;
III. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers:
  A. Aenderung der Vorbemerkungen,
  B. Ergänzung der Kilometertafel I, Einbeziehung der Stationen Genderkingen, Kläham und Leinau,
  C. Aenderung und Ergänzung der Kilometertafel II, Einbeziehung der Station Niedertrebra;
IV. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife, und zwar:
  a) Ausnahmetarif 1 für Holz, Abtheilung B, für Stammholz etc.;
  b) „ 4 (Düngekalktarif),
  c) „ 10 für getrocknete Malztreber,
  d) Neuer Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer,
  e) Ausnahmetarif 16 für Holzstoffpappe, ungeleimte;
V. Berichtigungen.

Tarife für den inneren Verkehr der k. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der k. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Fahrkarten nach den Stationen der Localbahn Bayreuth-Warmensteinach.) Mit dem Tage der Eröffnung der Localbahn Bayreuth-Warmensteinach werden bei der Station Bayreuth einfache Fahrkarten, Rückfahrkarten und Militärfahrkarten nach den Stationen dieser Localbahn abgegeben.

Die Fahrkarten kommen durch die Fahrkartenverwaltung zur Abgabe.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1893. (Frachtsätze für den Verkehr mit Lichtenfels und Meiningen.) Die mit Nachtrag XIV zum Deutsch-Belgischen Gütertarif, Heft Nr. 1, am 1. Juli 1896 zur Einführung gelangten Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Lichtenfels und Meiningen haben vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die Stationen Lichtenfels und Meiningen im Belgisch-Bayerischen Verkehr über Aschaffenburg Giltigkeit.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 16. August 1896 in Wirksamkeit.

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Einführung des Nachtrages II zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr.) Am 20. Juli trat der Nachtrag II zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft. Er enthält neben Aenderungen des Tarifes neue, sowie zum Theil ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a. M., Breslau, Danzig, Königsberg und Posen, ferner Aenderungen einiger Ausnahmetarife und endlich den neuen Seehafen-Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1259	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	1. Bruchsteine u. gebrannten Kalk	Bielitz Chrzanów (Frachtenstation) Saybusch-Zabłocie	Dzieditz	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Dzieditz bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 2·9 8·5 7·0	kr. 2·0 5·5 4·2	kr. 0·9 3·0 2·8	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Dzieditz als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in Dzieditz verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Ziegel (Maner- und Dachziegel)	Mähr.-Ostrau Bielitz Teschen K.F.N.B. Saybusch-Zabłocie					10·8 2·9 9·9 7·0	7·9 2·0 7·0 4·2	2·9 0·9 2·9 2·8			
			3. Sand	Oswięcim Kenty Lodygowice Saybusch-Zabłocie					5·5 7·3 6·2 7·0	2·9 5·9 3·4 4·2	2·6 1·4 2·8 2·8			
			4. Cement	Szczakowa					11·2	8·3	2·9			
			5. Eisen und Stahl, dann Eisen- u. Stahlwaaren der Pos. E—6 u. E—7 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Teschen K.F.N.B. loco u. transit, letzteres für Sendungen von Trzynietz Olmütz Friedek-Mistek transit für Sendungen von Lipina-Carlshütte Mähr.-Ostrau		Anfrabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			18·8 49·2 26·1 20·8	13·8 43·2 20·6 15·6	5·0 6·0 5·5 5·2			
			6. Holzmaterialie, Gerüstmateriale und Baugeräthe der Pos. B—3 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Bielitz Krakau Saybusch-Zabłocie Oderberg Teschen K.F.N.B.				Verschieden	4·9 22·4 8·4 13·3 13·8	Verschieden				
1260	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Geflügel, lebendes, in Käfigen, Verschlägen, Körben etc. verpackt Eier Enthallagen, gebrauchte, von obigen Transporten herrührend, leer retour gehend	als Frachtgut Mezö-Komárom-Hidvég Hetzendorf Hetzendorf	Hetzendorf Mezö-Komárom-Hidvég	In beliebigen Mengen Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen In beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze 77 kr.	229 kr. 128 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				

1261

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen

a) Petroleum, raffinirt
b) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)

Z a g ó r z a n y

L o c a l t a r i f e

Directe Frachtsätze bestehen nicht

Im Kartirungswege

Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Vom 1. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896

	Kreuzer a)	Kreuzer b)
Stationen der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen		
Budapest-Ferenczváros	133·8	139·9
Budapest-Kiterö	133·8	139·9
Eger	112·0	113·9
Ersekujvár	111·8	119·0
Galánta	98·8	106·0
Galgócz-Lipótvár	99·0	102·1
Marmaros-Sziget	89·0	93·7
Miskolcz	95·0	96·7
Munkács	95·0	96·9
Nagy-Szombat	98·8	105·1
Nagy-Tapolcsany	130·8	134·1
Nyiregybáza	97·0	98·9
Nyitra	120·8	124·1
Sátoralja-Ujbely	68·0	69·9
Szempcz	91·8	99·0
Szered	101·8	105·1
Tótmegyer	107·8	115·0
Trencsén-Isztebnik	80·0	83·1
Ungvár	90·0	91·9
Vag-Ujhely	87·0	90·1
Zolyom	101·0	104·1
Stationen der Kascbau-Oderberger Eisenbahn		
Eperjes	50·3	52·0
Igló	79·4	81·1
Kassa	62·5	64·2
Liptó-Szt. Miklós	87·0	90·1
Rozsabegy	79·9	83·0
Zsolna	55·0	58·0

1262

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Ungeschliffene Glastafeln aus Pos. G 14 der Güterclassification des Tarifes, Theil I

nachbenannten Stationen

Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen

Vom 1. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896

Localtarife der betheiligten Verwaltungen

In nachstehender Tabelle

Im Kartirungswege

N a c h	Von Nieder-Lindewiese, bei Aufgabe von Kilogramm 5000, pro Frachtbrief und Wagen a)	Von Nieder-Lindewiese, bei Aufgabe von Kilogramm 10.000, pro Frachtbrief und Wagen b)	Von Ober-Lindewiese, bei Aufgabe von Kilogramm 5000, pro Frachtbrief und Wagen a)	Von Ober-Lindewiese, bei Aufgabe von Kilogramm 10.000, pro Frachtbrief und Wagen b)
	in Kreuzern pro 100 Kilogramm			
Buczacz	241	187	243	189
Czernowitz	250	192	252	194
Jaroslau	157	130	159	132
Lemberg	195	156	197	158
Przemyśl	169	138	171	140
Stanislau	224	175	226	177
Suczawa	268	205	270	207
Tarnopol	224	175	226	177
Złoczów	210	166	212	168

Fortlaufende Nummer	1	1263	1264	1265		1266	
Die Publication erfolgt	2	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
von der Namen der	3		Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Holzwolle der Pos. H—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Frachtgüter aller Art	Zucker der Classe II		Chlorkalk der Pos. C-14, Glaubersalz der Pos. G-24, Säuren der Pos. S-14 und Soda der Pos. S-48 der allgemeinen Güterclassification	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Waidhofen a. d. Ybbs trans.	Den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Smichow und Prag (k.k.St.B.), sowie den Stationen der Buschtěbrader Eisenbahn: Prag (Buhna, Sandthor und Smichow) bezw. umgekehrt	Ungar.-Hradisch transit		Aussig (St.E.G.)	Aussig (Oe.N.W.B.)
nach		Wien I (K.E.B.)	Genf transit	Kassa	Eperjes	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Wien (Oe.N.W.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 7.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen im Tarif-Theile I, Abtheilung A, für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverband. Die Sendungen müssen nach und von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach und von Stationen der Strecke Lyon—La Tour du Pin—Grenoble und südlich und westlich davon gelegenen Stationen nachweisbar befördert werden	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe II allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Vom 1. August 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896		Vom 1. August 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif		Localtarife		Localtarife, bezw. Nachtrag II zum Anhange zu den Tarifen Theil II des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	55 kr. ö. W.		Bestehen keine directen Frachtsätze		104 kr.	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	40 kr. ö. W.	a) 52·92 b) 49·56 Francs Gold für 1000 kg	a) 406 Heller b) 357 Heller	a) 406 Heller b) 320 Heller	90 kr.	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	15 kr. ö. W.				14 kr.	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13						
Besondere Bemerkungen	14					Der nebenstehende Frachtsatz gilt auch dann, wenn die genannten Artikel in der bedungenen Menge — einzeln oder zusammengeladen — mit einem oder mehreren, höchstens jedoch mit fünf Frachtbriefen aufgeliefert werden	

Fortlaufende Nummer	1267	1268	1269	1270
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen		Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Rohzucker	Butter (bei Beförderung als Eilgut)	Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Position E—6 und 7 der Güterclassification im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Holz der Abtheilung c laut des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, Theil IV, Heft 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	a) Butschowitz b) Schlappanitz	Lieben (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	a) Lieben St.E.G. b) Pardubic St.E.G. (für Sendungen von Königgrätz)	Nagy-Karoly, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (oder umgekehrt)
nach	Aussig St.E.G., Schönpriesen oder Nestomitz (Zuckerfabrik)	M o s t a r	Olmütz St.E.G.	Schalding, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (oder umgekehrt)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von. bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von. bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik genannten Tarife
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 17. October 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 1. August bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Anhang hiezu	Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 10. Februar 1895, Theil II, Localtarif der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen vom 15. März 1896	L o c a l t a r i f e	Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1894, Theil IV, Heft 2 vom 1. August 1893 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahn-Verband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 86·0 kr. b) 58·1 kr.	Es bestehen derzeit keine directen Sätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 101·6 kr. ad b) 92·4 kr.	1920 Heller	a) 60·0 kr. b) 41·0 kr.	Es gelangen die im Tarife Theil IV, Heft 2 enthaltenen Frachtsätze der Station Vilshofen, gekürzt um Mark 0·04 für 100 kg, zur Anwendung
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		a) 26·0 kr. b) 17·1 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
Besondere Bemerkungen			Das Anladen in Lieben, sowie das Abladen in Olmütz haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen nachweislich für den Neubau, bezw. für die Einrichtung eines Brauhauses in Olmütz bestimmt sein	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
29	Nr. 78 vom 14. Juli 1896	Nr. 1234	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	a) Lieben (St.E.G.) b) Pardubic (St.E.G.) (für Sendungen von Königgrätz)	Olmütz St.E.G.	17. October 1896	Ein neues Zugeständniss für die gleichen Transporte ist im gegenwärtigen Blatte verlautbart

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bau-Ausschreibung.

Aus Anlass der Herstellung der normalspurigen Localbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg wird in der Theilstrecke Teplitz—(Settenz—)Lobositz die Ausführung der nachstehenden Arbeiten im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Die Unterbauherstellungen und Nebenarbeiten, ausschliesslich der Eisenconstructionen der Objecte, im präliminirten Betrage per 1,403.483 fl. 11 kr. ö. W.;
2. die Herstellung des Oberbaues und der Schotterlieferung, ausschliesslich der Lieferung der Oberbaumaterialien, im präliminirten Betrage per 162.677 fl. 93 kr. ö. W.;
3. die Hochbauherstellungen, ausschliesslich der Lieferung der Drehscheiben, Heizhaus- und mechanischen Einrichtungen, sowie der Eisenconstructionsperrons, im präliminirten Betrage per 440.084 fl. 93 kr. ö. W.,

und zwar die Herstellungen aller in der Theilstrecke Teplitz—(Settenz)—Lobositz gelegenen oder einzelner, jedoch in einer Strecke zwischen einzelnen Stationen zusammenhängenden Hochbauobjecte.

Das Detailproject für die Herstellung der genannten Theilstrecke, bezichungsweise die Pläne, Preistabellen, Kostenvoranschläge, sowie die allgemeinen und speciellen Baubedingnisse, an deren Bestimmungen die Offerenten gebunden sind, liegen in der Bauleitungskanzlei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Schönau Nr. C. 100 „Peterhof") täglich während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die schriftlichen Offerten, versehen mit der in den allgemeinen Baubedingnissen angeführten Aufschrift, sind versiegelt bis längstens **20. August 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz einzureichen, und muss denselben ein Vadium in der Höhe von mindestens 3 (drei) Percent des Gebotes in Baarem oder in Werthpapieren, zum Tagescourse des Einreichungstages berechnet, beigeschlossen werden.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft behält sich vollkommen freie Wahl unter den Offerenten vor.

Teplitz im Juli 1896.

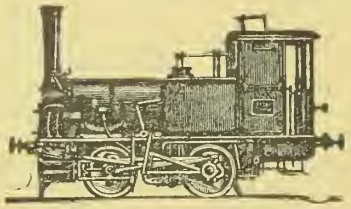
Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



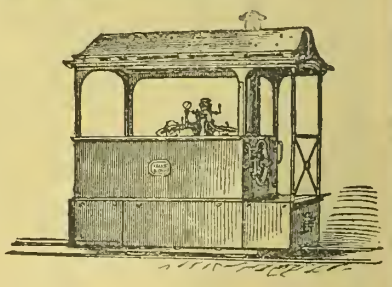
(515)

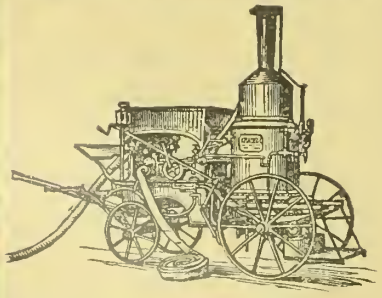
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

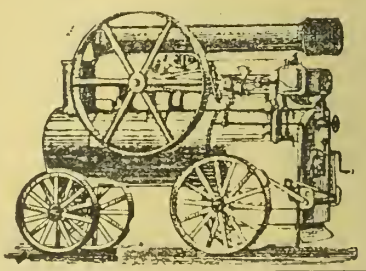
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 83. **Wien, 25. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 16. Juli 1896, Z. 828/I, an die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen und an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die im Eisenbahn-Betriebsreglement der Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehaltenen Verfügungen.

In dem Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, ist rücksichtlich einer Reihe von Verfügungen, welche von den Bahnverwaltungen zu treffen sind, der „Aufsichtsbehörde“ die Genehmigung vorbehalten.

Hinsichtlich der Competenz zur Ertheilung dieser Genehmigung war in dem Einführungserlasse des k. k. Handelsministeriums vom 10. December 1892, Z. 56.001 (Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143), zum neuen Betriebsreglement und zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Bestimmung aufgenommen, dass in den im Abschnitte I dieses Erlasses unter lit. A erwähnten Fällen die Genehmigung durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen stattzufinden hatte, in den unter lit. B angeführten Fällen dagegen die Entscheidung dem Handelsministerium vorbehalten war.

In Durchführung der nunmehr festgestellten neuen Organisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung wird hiemit die Verfügung getroffen, dass sämmtliche durch das Eisenbahn-Betriebsreglement der „Aufsichtsbehörde“ vorbehaltenen, im Abschnitte I des gedachten Einführungserlasses unter lit. A und B angeführten Genehmigungen in Hinkunft als in den Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums selbst gehörig zu betrachten sind.

Diese Verfügung tritt mit 1. August 1896 in Wirksamkeit.

Wien, am 16. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 30. Juni 1896,*) betreffend die Concessionirung eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahnen in Pilsen und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Gemeinde der königlichen Stadt Pilsen die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe nachbezeichneter mit elektrischer Kraft zu betreibender schmalspuriger Kleinbahnlinien, und zwar:

A. Vom Wiesner'schen Ziegelschlage in der Doudlevecerstrasse über die Prokoper- und Goethegasse, Franzensgasse, dann über den Ringplatz in die Sachsen- und Karlsbadergasse bis zur Restauration des bürgerlichen Bräuhauses am Lochotin mit einer eventuellen Verlängerung bis zur Zawadilka und mit Abzweigungen zur Centralstation und zu der sub B angeführten Linie nach Škurňan;

*) Enthalten in dem am 18. Juli 1896 ausgegebenen XLV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 116.

B. von einem nächst der Papierfabrik Piette, eventuell bei dem Hause Nr. 245 gelegenen Punkte der Nepomukerstrasse über die Nikolaistrasse, Bahnhof- und Podèbraderstrasse über den Ringplatz in die Reichsgasse quer über die Stefans-Promenade durch die Palackystrasse, dann über den gleichnamigen Platz, ferner über die Przemyślgasse und Škurňanstrasse nach Škurňan mit Abzweigungen zum Bahnhofe und zu dem neu anzulegenden Centralfriedhofe, und

C von der Männerstrafanstalt Bory über die Klattauer- und Ferdinandsstrasse zur Stefans-Promenade behufs Anschlusses an die sub B angeführte Linie, unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirten Eisenbahnen werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahnen sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Bahnen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnen nicht in der Gemeindeverwaltung stehende Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strassen nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahnen, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf den Bahnen die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Röhrenleitungen und an Canälen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer der concessionirten Bahnen für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahnen benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 12.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahnen keine Anwendung.

§ 13.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnen an dritte Personen zu überlassen.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnen, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die Kleinbahn mit elektrischem Betriebe in Pilsen.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn in Pilsen ist mit einer Spurweite von 1·435 m als eingeleisige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 12 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich übrigens vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie und in Berücksichtigung der localen Umstände für einzelne Strecken, sowie auch für den Nachtverkehr noch besondere Ermässigungen der bezeichneten Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen

Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionärin hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt der Concessionärin die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von der Concessionärin, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende Kleinbahn in Pilsen umfasst folgende Theilstrecken:

a) die circa 3·8 km lange Linie von Doudlevec nach Lochotin,
b) die circa 3·5 km lange Linie von der Nepomukstrasse nach Škurňan und
c) die circa 3 km lange Linie von der k. k. Männerstrafanstalt Bory zur Stefans-Promenade.

Die Linie Doudlevec—Lochotin beginnt gegenüber der Ziegelei Wiesner's Erben, folgt zunächst dem Zuge der Doudlevecer Strasse, unterfährt in km 1·1/2 die Linien Pilsen—Furth, Wien—Eger und Pilsen—Eisenstein der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, führt dann auf der Prokop-, Goethe- und der Franciscanergasse, läuft weiters an der östlichen Seite des Stadtplatzes, tritt hierauf in die Sachsengasse ein und benützt schliesslich die Karlsbader Strasse, woselbst sie zunächst der Strassenabzweigung nach Plass endet. In km 0·8 der Linie wird eine Abzweigung in die Centralstation und in km 1·8/9 eine Verbindungscurve zu der Linie Nepomukstrasse—Škurňan hergestellt.

Die Linie Nepomukstrasse—Škurňan beginnt bei der Abzweigung zur Papierfabrik Piette, führt vorerst auf der Nepomuk- und Nikolausstrasse, unterfährt in km 0·5/6 die Linien Pilsen—Furth, Wien—Eger und Pilsen—Eisenstein der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, folgt dann dem Zuge der Bahnhofs-, Poděbrader und der Zeughausgasse, läuft längs der südlichen Seite des Stadtplatzes, tritt hierauf in die Reichsgasse, überquert die Stefans-Promenade, benützt die Palackygasse, passirt den gleichnamigen Platz und zieht schliesslich auf der Przemyśl- und Škurňanstrasse bis Škurňan, woselbst sie nächst der Strassenabzweigung nach Staab endigt.

Die Linie Männerstrafanstalt—Stefans-Promenade beginnt gegenüber der k. k. Männerstrafanstalt Bory, benützt zunächst die Klattauer Strasse, überfährt in km 2·2/3 die Linien Pilsen—Furth und Wien—Eger der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, führt dann auf der Ferdinandsgasse und schliesslich auf der Stefans-Promenade, woselbst sie in km 1·8/9 der Linie Nepomukstrasse—Škurňan in diese Linie einmündet.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 35 m betragen.

Die grösste Neigung der Bahn wird für die Theilstrecke Doudlevec—Lochotin mit 62 Permille, für die Theilstrecken Nepomukstrasse — Škurňan und Männerstrafanstalt Bory — Stefans-Promenade mit 67 Permille festgesetzt.

Der geringste Abstand der Geleise in den Kreuzungsstellen ist derart zu bemessen, dass zwischen den passirenden Bahnfahrzeugen ein Zwischenraum von mindestens 0·8 m verbleibt.

Das bei der Ausführung der Bahn einzuhaltende Lichtraumprofil ist dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

4. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrassen ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Prag einzuholen.

Bezüglich der im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu treffenden Detailbestimmungen für die Benützung der Bezirksstrasse von Pilsen nach Doudlevec ist um die Zustimmung des Bezirkstrassenausschusses Pilsen einzuschreiten und dieselbe dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen.

Ebenso hat hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der im Stadtgebiete von Pilsen gelegenen communalen Plätze und Gassen die Stadtgemeinde das Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu pflegen.

Die Anlage der Bahn hat stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite vom Militärfuhrwerke benützt werden kann.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einver-

ständnisse mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein.

Die lediglich öffentliche Strassen, Gassen und Plätze benützende Bahn ist thunlichst längs einer und derselben Strassen-, bezw. Gassenseite zu führen, und ist hiebei von der Bahnachse bis zur bahnseitigen Strassenkante (Banketrand) in der Regel ein Abstand von 2·10 m, resp. von der Bahnachse bis zum bahnseitigen Trottoirrande ein Abstand von 1·50 m einzuhalten.

Bei den von der Bahn zu benützenden Strassenobjecten ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen der Maximalausladung der Bahnvehikel und den Geländern oder Parapetmauern der Strassenobjecte ein Zwischenraum von mindestens 0·70 m verbleibt. Falls Bäume entlang der zu benützenden Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten, oder es sind überragende Aeste, erforderlichen Falls die Bäume gänzlich zu entfernen.

5. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Rillenschienen aus Flussstahl von 33·8 kg Gewicht per laufendes Meter unter Anwendung eiserner Spurstangen auszuführen.

Die Inanspruchnahme der Schienen darf 1000 kg per Quadratcentimeter nicht überschreiten.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Im Falle eines späteren, nach bewirktem Anschlusse an eine der in Pilsen einmündenden Hauptbahnen beabsichtigten Ueberganges von Normalgüterwagen im Schleppbahnverkehre, dessen besondere Genehmigung nach Massgabe der Curven- und sonstigen localen Verhältnisse der hiefür benützten Strecken vorbehalten bleibt, werden ergänzende Bestimmungen hinsichtlich der Ausführungsweise des Oberbaues getroffen werden.

6. Hochbauten.

Die für den Bahnbetrieb erforderlichen Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen. Die Endpunkte der Bahn, sowie die Haltestellen sind mindestens durch Säulen mit Aufschriften zu kennzeichnen.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

7. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Die Concessionärin hat nebst dem im Punkt 1 genannten Bauleiter einen elektrotechnischen Ingenieur zu bestellen, welcher als verantwortlicher Leiter des Baues und Betriebes der ganzen elektrotechnischen Anlage zu fungiren hat, und welcher insbesondere auch geeignet ist, in elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber der Eisenbahnaufsichtsbehörde zu übernehmen.

Die Bestätigung dieses elektrotechnischen Ingenieurs bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Die maschinelle und elektromotorische Anlage der Centralstation ist für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der jeweiligen Beleuchtungsanlagen für Bahnzwecke genügt.

Die Verwendung von Accumulatoren für Bahnzwecke ist an besondere noch zu erlassende Vorschriften gebunden.

2. Die Zuführung des Stromes zu dem Motorwagen erfolgt durch oberirdische Contactleitungen, welche oberhalb der Bahn- oder Strassennivellette in einem Höhenabstande von mindestens 5·50 m geführt werden müssen.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle sie als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen; wenn dieselben stellenweise unterirdisch angelegt werden, sind sie mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

3. Die Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von den Hochbauten oder sonstigen bestehenden Objecten oder Gewächsen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage durch Unberufene nicht erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen gestört werden.

Bestehende Telegraphen-, Telephon- und andere elektrische Leitungen sind gegen die Einwirkung der neu projectirten Stromleitungen zu schützen, bezw. sind selbe zu verlegen; den diesbezüglichen Anordnungen der competenten Behörden ist Folge zu leisten.

Insbesondere ist zwischen den Starkstromleitungen und den allenfalls parallel laufenden Telegraphen- oder Telephonleitungen ein zur Vermeidung von Inductionen genügender Abstand einzuhalten.

Kreuzungen elektrischer Leitungen sind thunlichst rechtwinkelig zu gestalten, und genügt im Allgemeinen ein lothrechter Abstand von 1 m, jedoch ist gegen die Gefahr des Abreissens der einen oder anderen Gattung Leitungen mittelst Anbringung entsprechender Sicherheitsnetze oder auf andere Weise vorzusorgen.

4. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt sein. Auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Hochbauten oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Privatgebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigungen derselben vorkommen.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen der besonderen Genehmigung.

5. Im Falle der Benützung einer von dem Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität in dieser metallischen Rückleitung derart gesorgt werden, dass darin alle Unterbrechungen, als Schienenstösse etc., entsprechend elektrisch überbrückt werden.

Auch ist in dieser Rückleitung der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, so dass keine Ausströmungen durch die Erde stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

6. Die Querschnitte der Leitungen in der Centralstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf den stärksten Verkehr, bezw. die intensivste Beleuchtung derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden, welche bei Kupferleitungen mit + 9° C., bei Widerständen aus Neusilber oder ähnlichen Kupferlegirungen mit thunlichst + 50° C. begrenzt bleiben sollen.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen etc. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, bezw. Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Umschaltvorrichtungen, bezw. Abschmelzeinlagen vorzusorgen.

7. Die Stromspannung in allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf die Grenze von 500 Volt bei Gleichströmen, bezw. von 250 Volt bei Wechselströmen nicht übersteigen.

Für Fernleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen etc. sind höhere Spannungen zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung materieller Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass die Sicherheit des Personals sowohl, als Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Sehr stark gespannte Fernleitungen sind thunlichst nach dem Principe des inductionsunfähigen Querschnittes anzulegen.

8. Die ganze Anlage ist mit den entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

Dasselbe gilt für die Motorwagen.

9. Die elektromotorische Vorrichtung der Motorwagen, sowie die Garnitur der entsprechend abgestuften Schaltwiderstände sind thunlichst unterhalb des Fussbodenplanums der Wagen anzubringen.

Bei Verwendung von Motorwagen mit Accumulatoren oder überhaupt von relativ schwachgespannten Strömen kann fallweise hievon abgesehen werden.

Die für die Bewegung des Wagens nach vorwärts und nach rückwärts zu construirende Schaltkurbel, ferner der bezügliche Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken oder Beleuchtungszwecken dienen, sollen dem Publicum thunlichst unzugänglich sein.

10. Jeder Motorwagen, eventuell jede elektrische Locomotive muss auf blos elektrischem Wege rasch und sicher gebremst werden können.

11. Die Endpunkte der Bahn sind unter einander und mit der Centralstation in telephonische Verbindung zu bringen.

Erforderlichenfalls ist überdies für die Sicherung der Fahrt zwischen einzelnen Ausweichstellen in geeigneter Weise Sorge zu tragen.

8. Fahrbetriebsmittel.

Fahrbetriebsmittel sind in solcher Anzahl zu beschaffen, dass ein allfälliger gleichzeitiger Verkehr von 18 Zügen, welche im Stande sind, zusammen mindestens 540 Personen normal zu befördern, ermöglicht ist.

Sämmtliche Wagen ohne Unterschied haben derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein den völligen Stillstand der Wagen auf 8—10 m Länge bewirken können.

Dasselbe gilt auch von den Motorwagen, eventuell Locomotiven, unbeschadet der gleichzeitig anzubringenden elektrischen Bremsvorrichtungen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Vorlage dieser Pläne hat gleichzeitig mit jener der Projectspläne für den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

9. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen, und obliegt es der Concessionärin, sich insbesondere hinsichtlich der Beschaffung des Oberbaumateriales, sowie der elektrischen Ausrüstungsobjecte für die Centralstation und für die Motorwagen an die in Betracht kommenden inländischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Effectuirung der Bestellung namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionärin von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Concessionärin obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass sie sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet habe.

10. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 30. Juni 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mähr.-Ostrau über Witkowitz und Klogsdorf nach Freiberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Wilhelm v. Lindheim in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mähr.-Ostrau über Witkowitz und Klogsdorf nach Freiberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. Juli 1896. Z. 5658/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Bozen—Ober-Bozen—Klobenstein (Ritten-Bahn). (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Juli die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von Johann Kofler, Fabrikanten in Bozen, und Dr. Edmund v. Zallinger-Thurn vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende, zunächst mit Dampfkraft, in Hinkunft eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn gemischten Systems von der Station Bozen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Ober-Bozen nach Klobenstein (Ritten-Bahn) im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 5841.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Czernowitz: Herstellung von Sicherungsanlagen in den Stationen Turka, Jezupol und Bortniki: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung von Sicherungsanlagen in den Stationen Turka, Jezupol und Bortniki der Linie Lemberg—Czernowitz für den 3. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Julius Prokopczyc betraut. [G.-I.-Z. 13.273.]

— (Linie Pilsen—Dux: Umgestaltung der hölzernen Ueberfahrtbrücke in km 163·906: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Podersam hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der hölzernen Ueberfahrtbrücke in km 163·906 der Linie Pilsen—Dux in eine gewölbte Brücke für den 28. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 13.032.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Entwässerungsanlage zur Entsumpfung des Materialgrabens von km 220·7 bis 221·3: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Entwässerungsanlage zur Entsumpfung des Materialgrabens von km 220·7 bis 221·3 in der Strecke Mähr.-Weisskirchen—Pohl für den 6. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Gustav Nischelwitzer betraut. [G.-I.-Z. 13.275.]

— (Führung einer Wasserleitung unter der Durchfahrt in km 225·1/2.) Das Project des Arnold Popp, in der Gemeinde Halbendorf (politischer Bezirk Neutitschein) eine Wasserleitung unter der Durchfahrt in km 225·1/2 der Strecke Pohl—Zauchtel zu führen, wurde zur Ausführung genehmigt. [30. Juni, E.-M.-Z. 5887/I.]

— (Vergrösserung und Umgestaltung des Güterschuppens und Kanzleigebäudes in Mähr.-Ostrau.) Das Project, betreffend die Verlängerung und Umgestaltung des Kanzleigebäudes und des Güterschuppens im Bahnhofe Mähr.-Ostrau wurde zur Ausführung genehmigt. [30. Juni, E.-M.-Z. 5769/I.]

— (Geleiseverlängerung in Chelmek.) Das Project für eine Geleiseverlängerung in der Kreuzungsstation Chelmek wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2578/I.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Strecke Dombrau—Oderberg: Herstellung eines offenen Durchganges in km 339·2/3.) Dem Projecte für die Herstellung eines offenen Durchganges an Stelle der Fusswegrampe in km 339·2/3 der Strecke Dombrau—Oderberg wurde der Bauconsens ertheilt. [9. Juli, E.-M.-Z. 451/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Geleise- und Rampenumgestaltung in der Station Prestranek.) Das Project, betreffend die Herstellung einer zweiten Verbindung zwischen den beiden Hauptgeleisen und die Verlegung der Pferdeverladerampe in der Station Prestranek wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5277/I.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Variante in km 41·575 bis 46·520: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Detailprojectes für eine Variante in km 41·575—46·520 der Localbahn Rakonitz-Petschau die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 5. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Svatek betraut. [E.-M.-Z. 6875.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Ausrüstung der Streckenleitung Zauchtel als Telephon-Sprechstelle.) In der Station Zauchtel gelangt in der Kanzlei der Streckenleitung eine Feldtelephonstation nach System Gattinger zur Aufstellung, welche an die Morse-Betriebslinie der Localbahn Zauchtel-Bautsch stabil angeschaltet wird und eine rasche Verständigung mit der Haltestelle Jogsdorf der genannten Localbahn ermöglichen soll. Die Herstellung der Zuführung der Morse-Betriebslinie Zauchtel—Bautsch zur Streckenleitungskanzlei in Zauchtel geschieht durch die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn. In der Haltestelle Jogsdorf soll der Apparat der bereits bestehenden telephonischen Verbindung Zauchtel—Jogsdorf auch für die Verständigung mit der Streckenleitung Zauchtel benützt werden. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss, [G.-I.-Z. 12.623.]

Zusammenstellung

der im Monate Juni 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2395	20.755	6.843	29.993	30	170	25	225	0·7	220	7	141	1	6	.	.	2	3	3
Nordöstliche Linien	240	3.868	4.506	8.614	4	20	8	32	0·3	24	.	36	.	1	.	.	1	1	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	249	.	249	.	3	.	3	1·2	2	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	632	361	1.053	3	8	2	13	1·2	15	.	8	.	3	.	.	2	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61	581	246	888	2	6	1	9	1·0	9	.	4	.	.	.	.	1	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.200	900	2.280	2	12	1	15	0·6	19	6	36	.	2	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	390	487	1.832	2.709	14	13	2	29	1·0	33	5	13	.	.	.	.	.	.	5
Eisenbahn Wien-Aspang	.	328	750	1.078	.	9	.	9	0·8	5	.	3	.	.	.	.	1	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	228	438	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	539	4.668	4.402	9.609	25	19	.	44	0·4	48	2	16	.	.	.	.	3	.	3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	120	480	.	600	1	2	.	3	0·5	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	200	60	260	.	6	.	6	2·3	5	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	363	4.933	570	5.866	8	8	.	16	0·2	23	.	4	.	.	.	.	.	.	6
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	724	5.460	3.270	9.454	50	88	13	151	1·5	125	.	85	.	6	.	.	1	1	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	269	41	310	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	831	8.299	600	9.730	40	52	.	92	0·9	67	2	33	1	9	.	.	.	.	9
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.533	270	1.803	.	1	.	1	0·0	2	.	.	.	.	.	.	.	.	3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	12	240	270	522	4	.	9	13	2·4	2	.	11	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	43	1.140	.	1.183	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5958	55.532	25.149	86.639	183	418	61	662	.	601	22	396	2	27	.	.	11	5	37

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·2 „
5. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 0·3 „
6. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·3 „
7. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·4 „
8. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·5 „
9. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·6 „
10. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·7 pCt.
11. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·8 „
12. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 0·9 „
13. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 1·0 „
14. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·0 „
15. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 1·2 „
16. Istrianer Staatsbahn . . . . . 1·2 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 1·5 „
18. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 2·3 „
19. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 2·4 „

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einführung combinirter Fahrkarten zwischen Budapest, Wien und retour im Anschlusse an die Züge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass ab 4. Juli eine neue Gattung Fahrkarten, nämlich Tour- und Retourkarten mit vierzehntägiger Giltigkeit zur Fahrt I. Classe mit dem täglich 7 Uhr Früh ab Wien-Weissgärber und Wien-Praterquai nach Budapest verkehrenden Eilpostdampfer und Rückfahrt mit dem Schnellzuge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Wien Staatsbahnhof oder Nordbahnhof via Bruck oder Marchegg zur Ausgabe gelangt. Der Schiffsverkehr ist mit Rücksicht auf das möglichst rasche Eintreffen in Budapest derart erweitert, dass ab Gönyö bis Budapest direct ohne Landung an Zwischenstationen gefahren wird. Den Zwischenverkehr unterhalb Gönyö besorgt ein Separatdampfer.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Berenice“ von Santos.) Dieser Dampfer von 1628 Tonnen Gehalt ist am 19. Mai nach 34tägiger Fahrt mit 11 Passagieren und 328 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Santos 239.580 kg Kaffee (hievon 15.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 21.780 kg Kaffee, 66.927 kg Häute (hievon 1403 kg für Patras und 8524 kg für Corfu). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 311.535 fl. österr. Währ.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1896 gelangt ein neuer Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt wird.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterschwerungen eintreten (so in Folge unterbliebener Aufnahme bisheriger Verbandsstationen oder geänderter kilometrischer Entfernungen, ferner in Folge Ausschlusses weiterer Artikel von der Beförderung zu den Frachtsätzen dieses Tarifes), bleiben die Frachtsätze des bisherigen Tarifes noch bis inclusive 15. September 1896 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 3 Kronen = 2 Mark 50 Pfg. zu beziehen.

Wien, am 21. Juli 1896. [545]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 1. August 1896 gelangen nachstehende directe Fahrkarten über Prerau—Olmütz—Sternberg in beiden Richtungen zur Einführung, und zwar:

Zwischen Brünn und	Einfache Fahrt I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden österr. Währung		
Mähr.-Neustadt, Treublitz	5.27	3.46	1.76
D.-Liebau	—	3.69	1.88
Mähr.-Schönberg	6.41	4.15	2.14

Wien, am 20. Juli 1896. [546]

Sonstige Nachrichten.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II V.) (Einführung des Nachtrages 3 zum Tarife für den oben bezeichneten Güterverkehr.) Am 15. Juli trat für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Zempolnothal des Directionsbezirkes Bromberg, Tiefenau des Directionsbezirkes Danzig, Kuddern, Spirokeln, Steffenswalde und Ziegenberg des Directionsbezirkes Königsberg, Holzkirch, Marklissa, Ober-Kauffung, Pilgramsdorf, Steinkirch und Voigtsdorf des Directionsbezirkes Breslau, Blotnik, Neudorf-Mauche, Wirschkowitz und Wroniawy des Directionsbezirkes Posen, Niedertrebra des Directionsbezirkes Erfurt und Wahrstedt-Velpke des Directionsbezirkes Magdeburg, sowie abgeänderte, und zwar theils ermässigte, theils aber auch erhöhte Entfernungen für die Stationen der Strecken Lissa i. P.—Jarotschin, Deutsch-Wilke — Luschwitz, Leicherode — Kosten, Kaukel—Ostrowo, Reisen—Schebitz, Saborwitz—Guhrau, Klein-Bargen — Herrnstadt, Zerkow — Grossgraben-Festenberg, Witaszyen—Pitschen, Wildschütz — Hermsdorf (Bad) — Ober-Kauffung der Directionsbezirke Breslau und Posen. Die erhöhten Entfernungen erhalten erst Giltigkeit vom 1. September 1896. Mit Giltigkeit vom 1. September werden ferner die im Ausnahmetarife 7 für Eisenerze u. s. w. bestehenden Frachtsätze nach Tworog aufgehoben. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife 18 für Flachs und 19 für Hanf werden fast durchwegs ermässigt bis auf den Frachtsatz Braunschweig (Hauptbhf.)—Memel, welcher vom 1. September ab eine Erhöhung erfährt. Schliesslich werden verschiedene Entfernungen berichtigt, wodurch theils Tarifermässigungen, theils Tariferhöhungen eintreten; die eintretenden Erhöhungen erhalten erst vom 1. September ab Giltigkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, erhältlich.

Sächsisch-Thüringischer und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Am 1. August 1896 treten für die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Gera (Reuss), preussische Staatsbahn, einerseits und Görlitz in Schlesien andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Tarif für Sommerkarten nach Ostsee-Badeorten. (Ausgabe eines Berichtigungs- und Ergänzungsblattes.) Zu dem am 1. Juli 1896 in Kraft getretenen Tarif für Sommerkarten nach Ostsee-Badeorten ist ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt herausgegeben worden, welches ausser Berichtigungen auch die Einführung neuer Sommerkarten von Posen und Bromberg nach Misdroy, sowie von Bromberg nach Ahlbeck oder Heringsdorf oder Swinemünde und die bereits früher bestandenen Sommerkarten von Oppeln nach Kolberg enthält.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Villach.

Von Seiten der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach wird die Ausführung eines ein Stock hohen Wohn- und Bureaugebäudes sammt Nebengebäude nächst der Station Eisenerz und einer Arbeiterkaserne sammt Nebengebäude nächst der Station Erzberg im Offertwege vergeben.

Die veranschlagten Kosten betragen:

1. Für ein einstöckiges Wohn- und Bureaugebäude in Eisenerz . . . . . fl. 16.950·—
   Nebengebäude . . . . . fl. 1.500·—
   fl. 18.450·—
2. Für eine einstöckige Arbeiterkaserne in Erzberg fl. 10.000·—
   Nebengebäude . . . . . fl. 400·—
   fl. 10.400·—

Die auf die Ausführung Bezug habenden Projectspläne sammt Kostenanschlägen, allgemeinen und besonderen Bedingnisse, Baubeschreibung, sowie die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat) zur Einsicht auf und können während der Amtsstunden eingesehen und auch die Offertformularien behoben werden.

Die Bewerber können auf beide oder auf eine der beiden Bauten offeriren.

Die couvertirten und versiegelten, mit einem 50 Kreuzer-Stempel und der Aufschrift „Offert betreffend den Bau eines Wohngebäudes in Eisenerz und einer Arbeiterkaserne in Erzberg" versehenen Offerte sind bis längstens **3. August 1896, 11 Uhr Vormittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Villach zu überreichen.

Das Vadium beträgt ad 1) fl. 950·—
ad 2) fl. 550·—

Die freie Wahl unter den eingehenden Angeboten, sowie die eventuelle Zurückweisung sämmtlicher Offerte wird vorbehalten.

Villach, im Juli 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1271	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Domhrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gaya	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1896 bis Ende Juli 1897	Directer Tarif für den Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	Heller 69·0	61·0	8·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Nemotitz				84·0	76·0	8·0			
				M.-Ostrau	Gaya				68·4	61·0	7·4			
					Nemotitz				83·4	75·8	7·6			
				Karwin	Gaya				74·2	66·2	8·0			
					Nemotitz				89·2	81·2	8·0			
1272	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Glaubersalz der Pos. G, 24 Pottasche der Pos. P, 21 Soda der Pos. S, 48	**Oberplan**	Wien II (K.F.J.B.)	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	**Localtarif**	Kreuzer 173	155	18	Im Kartirungswege		
			Glaswaaren der Pos. G, 14, 20 und 21	Budweis transit		Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg			64	52	12			
			Scherben der Pos. S, 17			Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			50·4	45	5·4			
			der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut						38·8	28	10·8			
			Budweis transit	Oberplan		Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			44·6	38	6·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1273	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	O k r o u h l i t z	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 51*) 46*) 76		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag									
					Dresden-Elbkai									
1274	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ansnahmetarifes Nr. 2	R y c z ó w	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	A) Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg a) für Holz des Specialtarifes 2 b) für Holz der Classe C B) Bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, für Holz der Classe C	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Galzien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893		A) a) 135 *) Pfg. b) 102*) Pfg. B) 98 *) Pfg.		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz
					Schönpriesen-Umschlag					A) a) 130 *) Pfg. b) 97 *) Pfg. B) 93 *) Pfg.				
					Dresden-Elbkai					A) a) 160 Pfg. b) 124 Pfg. B) 120 Pfg.				
1275	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Bethelligten Bahnverwaltungen	Magnesitsteine	Granica transit, bezw. Szczakowa transit		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. August bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr				Im Kartirungswege		
				Tornallja				Besteht kein directer Frachtsatz		Heller 109				
				Pelsőcz						113				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1276	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		der Wagenladungsclassen A, B, C, der Specialtarife 1, 2 und 3, sowie der Ausnahmetarife I—V	Siemens Glasfabrik	allen Stationen der Localbahn Elbogen-Neusattel	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der bestehenden allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen	Vom 1. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der Localbahn Elbogen-Neusattel		25 Percent		Im Rückvergütungswege	Die Abrechnung erfolgt auf Grund einer von den betreffenden Organen der Localbahn Elbogen-Neusattel zu führenden Liste über die in den einzelnen Relationen bezüglich der betreffenden Wagenladungsclassen, Special- und Ausnahmetarife verfrachteten Quantitäten	Diese Frachtbegünstigung findet nur auf jene Transporte Anwendung, welche über das ab Helenenschacht nach Siemens Glasfabrik führende Schleppgeleise befördert werden
				oder umgekehrt										
1277	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Lohe als Frachtgut	Tannwald-Schumburg	Grund-Georgenthal	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	56 Heller		Im Kartirungswege		
				über Turnau										
1278	Böhmischen Nordbahn		Für die zum Bau einer Fabrik in Rumburg, bezw. Politz-Sandau dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896, die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Rumburg, bezw. Politz-Sandau zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.										

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 84. Wien, 28. Juli 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Der Begriff des groben Verschuldens und der Art. 6, lit. l, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der Linie Pardubitz—Seidenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nächst der Gemeinschaftsstation Alt-Paka nach Ktow zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Turnau—Mladějow—Unter-Bautzen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Stadt Lomnitz, Josef Doležal, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der Linie Pardubitz—Seidenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nächst der Gemeinschaftsstation Alt-Paka über Neudorf, Lomnitz und Rovensko nach Ktow zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Turnau—Mladějow—Unter-Bautzen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. Juli 1896.

Z. 3785/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Bisenz-Pisek bis zur österreichisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Waag-Neustadtl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Ungar.-Ostraer Zuckerfabrik der Gebrüder May in Ungar.-Ostra und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Bisenz-Pisek der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Ungar.-Ostra, Hluk, Dolnemsch und Strany bis zur österreichisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Waag-Neustadtl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Juli 1896.

Z. 4585/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wessely zur mährisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Szenicz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ingenieur und Bauunternehmer Friedrich Horschitz in Wien mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 22. August 1895, Z. 41.526 (Verordnungs-Blatt Nr. 103 vom 3. September 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wessely a. d. March der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Lonka, Welka und Javornik zur mährisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Szenicz auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 20. Juni 1896.

Z. 5951/I.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien hat am 13. Juli 1896 eine Vollversammlung abgehalten, in welcher zunächst dem von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten abgeänderten Projecte für die aus Anlass des Umbaues des Bahnhofes Hauptzollamt nothwendig werdende Umlegung des Wiener-Neustädter Canals nächst dem Beatrixbade und für die Senkung der Bahnnivellette von km 4·186—4·500 zugestimmt und beschlossen wurde, dieses Operat dem k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte um Anordnung der politischen Begehung vorzulegen.

Ebenso hat die Commission den von der Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegten Typenplänen für zehn gleichartige Untergrund-Stationen der Wienthal- und Gürtellinie zugestimmt und hiebei dem Wunsche nach Vereinfachung der decorativen Ausschmückung Ausdruck gegeben.

Mit einem weiteren Beschlusse erfolgte die formelle Genehmigung der dem geänderten Programme, wie dieses nunmehr durch die jüngst kungemachten Gesetze festgestellt ist, zu Grunde gelegten Kostenanschläge vom 21. Mai 1895 für die Strecke der Gürtellinie von Heiligenstadt bis zur Lobkowitzbrücke mit der Curve zur Donauuferbahn, für die Vorortelinie von Heiligenstadt nach Penzing, dann für die Wienthal- und Donaucanallinie, d. i. also für die Lose I bis VII (erster Theil), VIII, IX, XX (erster Theil) der Gürtellinie, VII (zweiter Theil), XIII bis XVII der Vorortelinie, XVIII und XX (erster Theil), XXI (a und b), XXII der Wienthallinie und XXIII und XXIV der Donaucanallinie, und wurde bei jeder einzelnen Linie das Virement innerhalb der Hauptrubriken II bis XI ohne Berücksichtigung der für die einzelnen Lose veranschlagten Beträge bewilligt. Die sonach genehmigten Kostensummen betragen für die

Gürtellinie	21,137.000 fl.
Vorortelinie	11,371.000 „
Wienthallinie	17,922.900 „
Donaucanallinie	6,215.100 „
Zusammen . . .	56,646.000 fl.

Die Mittheilung der Donau-Regulirungs-Commission, wonach die Kosten der Ausführung des ganzen Projectes für die Umwandlung des Donaucanals nunmehr mit 11,500.000 fl., also um 1,500.000 fl. höher zu veranschlagen sind, als hiefür im genehmigten Programme der Wiener Verkehrsanlagen vorgesehen ist, bot angesichts der einer Erhöhung des bewilligten Credites entgegenstehenden Schwierigkeiten Anlass zu dem Beschlusse, die Donau-Regulirungs-Commission zu ersuchen, durch Anwendung geeigneter Reductionen bei der weiteren Bauausführung dieser Anlage dahin wirken zu wollen, dass eine Ueberschreitung des gesetzlich festgestellten Höchstbetrages von 10 Millionen Gulden womöglich vermieden werde.

Weiter wurde zur Kenntniss genommen, dass das Bauvergebungsoperat für die Donaucanallinie Los 23 und 24 fertiggestellt ist, und beschlossen, die Ausschreibung der Arbeiten dieser beiden Lose bis zu jenem Zeitpunkte zu verschieben, in welchem endgiltig entschieden sein wird, ob die Bahn längs der Rossauer Lände hoch oder tief zu führen ist. Die Einhaltung des Bauvollendungstermines bis Ende 1897 erscheint in Folge des hiedurch eintretenden Aufschubes der Bauvergebung nicht mehr möglich.

Den nächsteu Gegenstand der Berathung bildete die Vermehrung des Fahrparkes der Stadtbahn. Nachdem das k. k. Eisenbahnministerium dem Programme für den Betrieb der Wiener Stadtbahn in seinen Grundzügen und unter den von der Commission ausgesprochenen Voraussetzungen die Genehmigung ertheilt hat, sowie mit Rücksicht darauf, dass zur Durchführung dieses Betriebsplanes eine Vermehrung des Fahrparkes der in der ersten Bauperiode auszuführenden Stadtbahnlinien sich als nothwendig darstellt, wie auch in Anbetracht dessen, dass für diesen Fall hinsichtlich der Bedeckung der erwachsenden Kosten von effectiv 1,845.000 fl. im Artikel IV des Gesetzes vom 23. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 82, sowie im § 3 des Landesgesetzes vom 23. Mai 1896, n.-ö. L.-G.-Bl. Nr. 43, endlich in der Seitens des Magistrates der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien unter dem 29. Jänner 1896, Z. 6959/V, abgegebenen Zustimmungserklärung der Gemeinde Wien bereits Vorsorge getroffen wurde, hat die Commission den Beschluss gefasst, die erforderlichen Einleitungen wegen Durchführung der in Aussicht genommenen Fahrparksvermehrung zu treffen.

Weitere Beschlüsse betrafen die Zustimmung zu den Anträgen der Baudirection für die Ausschreibung von Hochbauten in den Stationen Hütteldorf und Heiligenstadt im veranschlagten Kostenbetrage von 219.787 fl. und 625.222 fl., wobei die Vergebung dieser Arbeiten in der bisher üblichen Weise unter Intervention eines Vertreters der Commission stattzufinden hat,

dann die Zustimmung zur Inanspruchnahme eines weiteren Betrages von 11.000 fl. Seitens der Donau-Regulirungs-Commission für die Bestreitung der Remorquirungskosten, welche anlässlich der durch den Schleusenbau bei Nussdorf bedingten Absperrung des Donaucanals bis zu der noch im Laufe dieses Monates gewärtigten Wiedereröffnung des Canals für die Schiffahrt erwachsen werden.

Die Commission hat ferner principiell beschlossen, sich im Vereine mit der Donau-Regulirungs-Commission an der im Jahre 1900 stattfindenden Weltausstellung in Paris in der Weise zu betheiligen, dass eine bis dahin zu verfassende ausführliche Denkschrift über die Wiener Verkehrsanlagen, sowie Einzeldarstellungen technisch oder künstlerisch bemerkenswerther Bauwerke der Verkehrsanlagen zur Ausstellung gebracht werden sollen.

Endlich wurde einer mit der Fachsection des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehaltlich der Genehmigung Sr. Excellens des Herrn Eisenbahnministers getroffenen Vereinbarung zugestimmt, wonach die bis nun mit früheren Ablieferungsterminen als Ende 1897 bestellten, sowie die noch weiter zur Ablieferung gelangenden Locomotiven und Wagen der Wiener Stadtbahn bis zu deren Betriebseröffnung gegen eine Pauschalgebühr der k. k. Staatsbahn-Verwaltung leihweise überlassen werden, und ein Antrag wegen Einlösung von Grundflächen in Penzing und Schönbrunn um rund 62.900 fl. genehmigt.

Der Begriff des groben Verschuldens und der Art. 6, lit. l, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport bringt in Nr. 6 (Seite 266 u. ff.) die nachstehende Abhandlung über den Begriff des groben Verschuldens und den Art. 6, lit. l, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr:

In einigen Ländern ist der Art. 6, lit. l, des internationalen Uebereinkommens Gegenstand lebhafter Kritiken geworden. Man legt ihm zur Last, dass er die Rechte des Publicums gegenüber der Eisenbahn nahezu illusorisch mache. In der Mehrzahl der Vertragsstaaten dagegen ist die herrschende Ansicht, dass die gegenseitigen Rechte genügend gewahrt sind. Ein Urtheil des Bagatellgerichtes in Wien, welches am Schlusse reproducirt ist, veranlasst uns, den Stand der Frage hier aus einander zu setzen.

Der Wortlaut der Bestimmung ist:

„Art. 6. Jede internationale Sendung (Art. I) muss von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

„a—k . . . . . "

„l. Die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermanglung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt . . . . . "

Geht aus diesem Wortlaute hervor, wie von der einen Seite behauptet wird, dass der Absender verpflichtet ist, die einzuhaltende Route anzugeben (und auch den Tarif zu bezeichnen)? Wir glauben es nicht. In der That, wenn man die einzelnen Vorschriften des Art. 6 betrachtet, so ist ersichtlich, dass die einen nothwendiger Weise einen verbindlichen Charakter haben (lit. a, b, c, d, g, h, m), während die Erfüllung der anderen in das Ermessen des Absenders gestellt ist, was insbesondere hinsichtlich der Angabe des einzuhaltenden Transportweges und des anzuwendenden Tarifes zutrifft. Die Urheber des Uebereinkommens haben sich von der praktischen Erwägung leiten lassen, dass der Absender häufig ausser Stande sein wird, diese Angaben zu machen, und dass er der Nachlässigkeit nicht geziehen werden kann, wenn er es unterlässt, dieselben im Frachtbriefe anzubringen. Daher sieht auch lit. l des Art. 6 ausdrücklich vor, was zu geschehen hat, wenn die einzuhaltende Route (und der anzuwendende Tarif) nicht angegeben ist. Die Eisenbahn hat alsdann denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Sie hat die Verpflichtung, diese Wahl nach bestem Ermessen und unter Berücksichtigung aller Umstände zu treffen, zu deren Kenntniss ihr Mittel zu Gebote stehen. Sie hat z. B. zu erwägen, ob der raschesten Beförderung oder der billigsten Route der Vorzug gegeben werden soll. Sie kann jedoch nicht ohne ausdrücklichen Antrag des Absenders Specialtarife in Anwendung bringen (Art. 35 des I. U.), weil diese Tarife von den allgemeinen Grundsätzen abweichen, welche die Beförderung internationaler Sendungen regeln, und das Einverständniss des Absenders mit diesen Abweichungen nicht lediglich vermuthet werden kann. Daher auch die Nothwendigkeit eines ausdrücklichen Antrages des letzteren auf dem Frachtbriefe (Art. 6, lit. e).

In der Wahl der Transportroute und des anzuwendenden Tarifes hat die Eisenbahn ausschliesslich das Interesse des Absenders zu wahren; sie soll, wie das Uebereinkommen sagt, die Route wählen, die ihr „am zweckmässigsten" für den letzteren scheint. Es wird aber auch angenommen werden müssen, dass sie sich irren kann. So geschult auch das Personale der Güterexpeditionen sein mag, so kann es doch leicht vorkommen, dass bei einer Mehrzahl von Tarifen, die auf eine Sendung anwendbar sind, die für den Absender zweckmässigste Taxbildung der Aufmerksamkeit der Beamten entgehen kann. Kann die Eisenbahn in jedem Falle für die Folgen der Wahl haftbar gemacht werden?

Ja, antworten die einen; denn die Eisenbahn ist ein Frachtführer, der wegen besonderer Verhältnisse eine Art von Monopol ausbeutet; er hat deshalb auch die Verpflichtung, sein Gewerbe gründlich zu verstehen und nichts zu vernachlässigen, was dem Publicum schaden kann. — Die anderen verneinen es, weil man nicht das Unmögliche verlangen könne. Auch hätten die Spediteure ebensogut und oft noch besser Kenntniss von den Tarifen, die sie interessiren, als das Güterexpeditionspersonale. Wenn sie deren Anwendung nicht vorschreiben, so geschehe es in der Erwartung, die Eisenbahn eines Irrthums überführen zu können. Die Verantwortlichkeit der Eisenbahn könne also nicht eine absolute sein.

Mehr von diesem Gesichtspunkte ausgehend, haben die Urheber des Uebereinkommens geglaubt, die Haftpflicht auf den Fall des groben Verschuldens beschränken zu sollen. Der Vorschlag, das Wort „grobes" zu streichen, ist in der ersten Berner Conferenz (1878) mit 6 Stimmen (Belgien, Deutschland, Italien, Niederlande, Oesterreich, Russland) gegen 4 (Frankreich, Luxemburg, Schweiz und Ungarn) abgelehnt worden. Er ist in den Conferenzen von 1881 und 1886 nicht wieder aufgenommen worden. Seitdem ist aber die Wahrnehmung gemacht worden, dass die Rechtsprechung der Gerichte wesentlich verschieden ausfällt, je nachdem es sich um ein Land handelt, in dem das französische Recht vorherrschend ist, oder um ein solches, welches unter der Herrschaft des deutschen Rechtes steht. Im ersteren wird die Eisenbahn wegen eines Verschuldens verurtheilt, das im zweiten als ein „grobes" nicht betrachtet wird. Es scheint demnach, dass die Streichung dieses Wortes in lit. l des Art. 6 das Mittel wäre, um die Gleichheit in der Rechtsprechung herzustellen.

Nun ist aber in Oesterreich eine andere Anschauung in der Frage zu Tage getreten. Nach dem folgenden Urtheile des Bagatellgerichtes in Wien genügt es, dass der Absender die Nichtanwendung des oder der zweckmässigsten Tarife darthut (selbstverständlich mit Ausschluss der Specialtarife, welche stets ausdrücklich verlangt werden müssen), um einen Anspruch auf Rückerstattung des zu viel bezahlten Betrages zu erlangen. Es ist also Art. 12, letzter Absatz, des Uebereinkommens, welcher wirksam wird. Für weitere Folgen haftet die Eisenbahn nur innerhalb der im Art. 6, lit. l, vorgesehenen Bestimmung, d. i., wenn der Beweis für ein grobes Verschulden ihrerseits erbracht wird.

Sehr wahrscheinlich haben die Urheber des Uebereinkommens nicht an diese Anwendung des Artikels 12, in Verbindung mit Art. 6, lit. l, gedacht. Immerhin hat,

nach unseren Informationen, das Urtheil des Bagatellgerichtes in Wien vom 15. Februar 1896 Rechtskraft erlangt, und der gleichen Rechtsprechung in der Folge scheint nichts entgegenzustehen. Verallgemeinert sie sich, so hätte sie ohne Zweifel den Vortheil, die praktischen Folgen der verschiedenen Anschauungen in den Staaten des französischen und in denen des deutschen Rechtes darüber, was „grobes Verschulden" ist, wenigstens theilweise auszugleichen.

Urtheil des k. k. Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 15. Februar 1896.

In Tarnów wurde eine Sendung Eier ohne Angabe einer Route und ohne Bezeichnung des anzuwendenden Tarifes auf dem Frachtbriefe zur Beförderung nach Amsterdam aufgegeben. Gegen die von der Bahn gewählte Route wurde keine Einwendung, jedoch dagegen Reclamation erhoben, dass die Sendung von der Abgangsstation nach Krakau, von dort bis Myslowitz und dann nach Amsterdam abgefertigt wurde, während Abfertigung von Tarnów nach einer Station an der holländischen Grenze, entweder Venloo oder Salzbergen, und von da nach Amsterdam hätte stattfinden sollen. Die Fracht bei letzterer Kartirung wäre gegenüber der stattgehabten um Mark 62.50 niedriger zu stehen gekommen, für welchen Betrag die Eisenbahn vom Absender eingeklagt wurde. Das Gericht hat der Klage aus folgenden Erwägungen stattgegeben:

Der Kläger als Rechtsnachfolger der Empfänger begehrt die Rückstellung der sonach zu viel berechneten und bezahlten Fracht, da die Bahn nur die dem Aufgeber günstigsten Tarife anzuwenden habe, was hier nicht der Fall war. Die Bahn verweigert die Rückstellung, indem sie anführt, sie sei nicht verpflichtet, gerade die günstigste Tarifcombination für den Aufgeber zu finden, sie habe im vorliegenden Falle nach Möglichkeit die günstigsten Tarife zusammengestellt und könne nicht verantwortlich sein, wenn nachträglich eine noch günstigere Tarifcombination gefunden werde. Wenn der Absender gerade die jetzt geltend gemachte Tarifzusammenstellung wünschte, wäre es seine Sache gewesen, dies im Frachtbriefe zum Ausdruck zu bringen, übrigens fehle der geklagten Bahn die passive Legitimation, da sie die Gebühr nicht eingehoben und nur die Berechnung für die Strecke von Tarnów nach Krakau vorgenommen habe, durch diese Vorschreibung aber die geltend gemachte Differenz nicht entstanden sei.

Hiemit ist der Standpunkt beider Theile dargelegt. Im Art. 6 des internationalen Uebereinkommens sind die Vorschriften über den Inhalt des Frachtbriefes enthalten, und es ist wohl angeordnet, dass der Absender, falls er einen Specialtarif angewendet haben will, dies im Frachtbriefe zu bemerken habe, und aus den Artikeln 14 und 35 ist zu entnehmen, dass, im Falle diese Erklärung, wonach der Absender einen Specialtarif angewendet wissen will, nicht enthalten ist, die Anwendung dieses Tarifes entfällt.

Ebenso ist im Art. 6, sub lit. l, die Anordnung getroffen, dass der einzuhaltende Transportweg unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll, enthalten sein muss, widrigenfalls die daselbst angegebenen Folgen eintreten, dass die Bahn selbst die Wahl zu treffen habe und nur dann für die Folgen hafte, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt. Aber im Gegensatze zu den für den inländischen Verkehr geltenden Bestimmungen, wo in der Zusatzbestimmung XIV zu § 51 Betr.-Regl. die Angabe der anzuwendenden Tarife im Frachtbriefe gestattet wird, ist weder in dem internationalen Uebereinkommen, noch in den Ausführungsbestimmungen hiezu irgend eine Anordnung getroffen, dass es dem Aufgeber obliege, den Tarif, welcher anzuwenden ist, falls nicht ein Ausnahmetarif gewünscht wird, im Frachtbriefe anzugeben. Es ist auch keine Bestimmung getroffen, wonach es dem Absender erlaubt ist, die Anwendung der von ihm gewünschten Tarife im Frachtbriefe zu beantragen; es ist daher auch, insbesondere mit Rücksicht auf Absatz 3 des Art. 6, zweifelhaft, ob es überhaupt zulässig ist, die anzuwendenden Tarife in dem Frachtbriefe zu bezeichnen. Das dem internationalen Uebereinkommen beiliegende Frachtbrief-Formular enthält allerdings eine Rubrik: „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschriften." Da jedoch, wie gesagt, weder im internationalen Uebereinkommen noch in den Ausführungsbestimmungen zu demselben ausdrücklich ausgesprochen ist, dass dem Absender ein solches Recht zusteht — dass ihm eine Verpflichtung nicht obliegt, wurde schon dargethan — kann mit Recht angenommen werden, dass diese Rubrik blos für die Angaben der anzuwendenden Specialtarife bestimmt ist. Aber selbst wenn angenommen wird, dass aus diesem Formulare zu schliessen sei, der Absender könne einen anzuwendenden Tarif, selbst wenn es nicht einen Specialtarif betrifft, vorschreiben, so ist jedenfalls eine Sanction für den Fall, als der Absender die Tarife nicht vorschreibt, nirgendwo enthalten.

Es geht nicht an, die Sanction des Art. 6, lit. c, per analogiam anzuwenden. Bestimmungen, wonach für eine Handlung oder Unterlassung Folgen einzutreten haben, sind als eine Ausnahmebestimmung stricte auszulegen, demnach nur für den Fall, für welchen sie gegeben sind, anzuwenden. Es kann daher diese Sanction des Art. 6, lit. l, nur für den Fall Anwendung finden, für welchen sie gegeben ist.

Wenn nun dem Absender nicht die Möglichkeit gegeben ist, die Tarife vorzuschreiben, so ist es ganz dem Belieben der Bahn anheimgegeben, welche Tarife sie anwenden will, und es ist ein Correctiv auch dann nicht gegeben, wenn der Absender den Transportweg vorschreibt, weil ja selbst auf dem vorgeschriebenen Transportwege die verschiedensten Tarife möglich wären.

Hätte im vorliegenden Falle der Absender die Route Tarnów—Venloo—Amsterdam vorgeschrieben, so wäre der Bahn dadurch nicht die Möglichkeit entzogen gewesen, dies Gut zunächst von Tarnów nach einer Station vor Venloo abzufertigen und den entsprechenden Tarif anzuwenden.

Wenn man aber annimmt, dass dem Absender das Recht zustehe, die anzuwendenden Tarife vorzuschreiben, so ist keine Bestimmung getroffen, welche Folgen ihn für den Fall der Unterlassung dieses Rechtes treffen. Es kann daher aus dieser Unterlassung noch nicht geschlossen werden, dass die Bahn bei der Tarifanwendung gar nicht oder nur für grobes Verschulden hafte.

Aus dem Geiste, in welchem das internationale Uebereinkommen, die verschiedenen Betriebsreglements und dergleichen getroffen sind, nämlich um die Willkür der Transportunternehmungen, welche nach der Natur der Sache concurrenzlos dastehen, zu verhindern und das Interesse des Publicums durch Einschränkung des Ver-

tragsrechtes der Transportgesellschaften zu wahren, muss unzweifelhaft geschlossen werden, dass, soweit dem verfrachtenden Publicum nicht die Möglichkeit, beziehungsweise die Verpflichtung auferlegt ist, innerhalb der gesetzlich geltenden frachtrechtlichen Bestimmungen für seine Interessen zu sorgen, die Wahrung dieses Interesses den Bahnen obliegt. Es geht daher in dem vorliegenden Falle nicht an, dass die Bahn einen beliebigen Tarif anwende, sondern dass es einen dem Aufgeber günstigen wähle. Natürlich bleiben jene Tarife, welche nur unter gewissen, in einem bestimmten Falle nicht zutreffenden Bedingungen zulässig sind, und welche ausschliesslich nur auf einer bestimmten Strecke oder nur unter einer gewissen Beschränkung zulässig sind, ausser Betracht. In dem vorliegenden Falle ist ein directer Tarif, welcher im Allgemeinen der günstigste zu sein pflegt, zwischen Tarnów und Amsterdam nicht vorhanden. Es musste daher der Tarif combinirt werden aus Local-, bezw. Verbandstarifen, und diese Combination war im Interesse des Aufgebers möglichst günstig zu treffen. Es wird nun zugegeben, dass die Abfertigung, welche erfolgte, nicht die günstigste war, indem sie gegen die zuerst im Reclamations- und nun im Klagewege geltend gemachte Tarifcombination um den Klagebetrag höher ist. Dies erscheint aber selbstverständlich nicht im Interesse des Verfrachtenden und braucht sich derselbe auch diese Berechnung nicht gefallen zu lassen und ist nach dem Gesagten auch berechtigt, das zu viel Eingehobene zu begehren. Ein Verschulden der Bahn ist nicht nothwendig und im vorliegenden Falle auch thatsächlich nicht vorhanden.

Die Bahn ist daher auch für weitere Folgen, welche durch die ungünstige Tarifcombination erfolgt sind, nicht verantwortlich, denn es kann einem Bahnbeamten bei der Aufnahme des Frachtgutes nicht zugemuthet werden, sofort die günstigste Combination auf einer so grossen Route zu finden. Jedoch ändert dies an der Verpflichtung der Bahn dann nichts, wenn sie nachträglich vor eingetretener Verjährung auf die ungünstige Combination aufmerksam gemacht wurde, den zu viel erhobenen Betrag zurück zu erstatten. Die Tarifcombination, welche Kläger im vorliegenden Falle beansprucht, ist eine zulässige, weil der vom Kläger beanspruchte, für die Route Tarnów—Salzbergen oder Venloo in Betracht kommende Tarif für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits an gar keine Bedingung geknüpft ist und daher in die Tarifcombination von Tarnów bis Amsterdam angewendet werden konnte und sollte. Aus dem Letztgesagten geht auch hervor, dass es schon bei Aufnahme in Tarnów der Bahn obgelegen hatte, das Frachtgut unter Berücksichtigung des zuletzt angeführten Verbandstarifes abzufertigen. Dadurch aber, dass in Tarnów die Abfertigung zunächst nach Krakau erfolgte, hatte der vorliegende Frachtbrief schon bei der Uebernahme des Frachtgutes Seitens der geklagten Bahn den vom Kläger mit Recht beanstandeten Inhalt, und war daher der Kläger berechtigt, gemäss Art. 401 H.-G.-B. den Ersatz des angesprochenen Betrages gegen die Geklagte gerichtlich zu verlangen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Halbstadt—Mittelsteine: Verlegung einer Geleiseverbindung in der Station Braunau.) Das Project für die Verlegung der Geleiseverbindung Wechsel Nr. 4—5 in der Station Braunau wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 5984/I.]

— (Linie Segengottes—Okříško: Herstellung einer Verladerampe in der Station Kralitz.) Das Project für die Herstellung einer hölzernen Verladerampe in der Station Kralitz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5605/I.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Umwandlung der Haltestelle Sichrow in eine Station.) Für die Umwandlung der Personen-Haltestelle Sichrow in eine Kreuzungsstation wurde die Baubewilligung ertheilt. [3. Juli, E.-M.-Z. 5077/I.]

Projectirte Localbahn Linz-Kleinmünchen. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 11. April durchgeführten Trassenrevision der projectirten schmalspurigen, alternativ mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibenden Localbahn mit durchgängiger Strassenbenützung von Linz nach Kleinmünchen mit der Abzweigung zum Donau-Umschlagplatze in Linz hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 4258.]

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Schleppgeleise der Firma I. Glaser in Bürmoos: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung eines in km 0·5/6 der Hauptlinie der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen abzweigenden, für den Fabriksbesitzer Ignaz Glaser in Bürmoos bestimmten Schleppgeleises nebst an dasselbe anschliessendem Schuppen, die politische Begehung auf den 30. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 6992.]

Industriegeleise der Firma Louis Ortlieb in Russ-Moldawitza. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung rücksichtlich des Projectes für ein von der Firma Louis Ortlieb auszuführendes Industriegeleise von der Station Russ-Moldawitza zur Dampfsäge auf den 6. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Freiherr v. Wolfarth betraut. [G.-I.-Z. 13.286.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen der Kanzlei des Umladeperrons am Vorbahnhofe in Mähr.-Ostrau und dem Waaghause beim Ignaz-Schachte in Elgoth.) Zwischen dem Bureau auf dem Umladeperron des Vorbahnhofes in Mähr.-Ostrau und dem Waaghause der Kohlengewerkschaft Vlad. Vondráček & Comp. beim Ignaz-Schachte in Elgoth wurde eine Telephonverbindung hergestellt, welche im Allgemeinen für alle dienstlichen Anfragen und Mittheilungen benützt werden wird, insbesondere aber zu Avisirung des Abganges der Verschiebzüge von dem Vorbahnhofe Mähr.-Ostrau nach dem Ignaz-Schachte dienen soll. Die Herstellung dieser Telephonlinie wurde von der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Mähren und Schlesien besorgt. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen und die für die Benützung dieser Telephon-Correspondenzlinie erstellte Specialinstruction genehmigt. [G.-I.-Z. 12.624.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Betriebserleichterung.) Die Verwaltung des Oesterr. Nordwestbahn hat von der ihr im Jahre 1888 zugestandenen Betriebserleichterung, die Bemannung der mit durchgehender Bremse ausgerüsteten Schnell- und Personenzüge entsprechend dem für Güterzüge festgesetzten Bremsverhältnisse vorzunehmen (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1888), bisher keinen Gebrauch gemacht, sondern die Anzahl der Zugsbegleiter nach dem für den betreffenden Schnell- oder Personenzug vorgeschriebenen Bremsverhältnisse bemessen. Von dieser Reduction der Zugsbegleiter wird nunmehr auf Grund der gemachten Erfahrungen und im Hinblicke auf die Seltenheit des Untauglichwerdens der durchgehenden Bremse bei den Schnellzügen

Nr. 1 bis 4 insofern theilweise Gebrauch gemacht, als diese Züge, für welche nach der ab 1. Mai 1896 giltigen Fahrordnung in der Strecke Wien—Gross-Wossek 45 pCt. und in der Strecke Gross-Wossek—Tetschen 40 pCt. als Bremsverhältniss vorgeschrieben sind, in der Strecke Wien—Tetschen nur einem Bremsausmasse von 30 pCt. entsprechend bemannt werden. Bei der Billetrevision während der Fahrt, sowie auch in der übrigen Zeit findet bei tauglicher durchgehender Bremse die ununterbrochene Besetzthaltung der Spindelbremsen entsprechend dem für Güterzüge vorgeschriebenen Bremsverhältnisse statt, so dass zwischen Stockerau und Kolin 11 pCt. und in allen übrigen Theilstrecken zwischen Wien und Tetschen 8 pCt. der Bruttolast gebremst werden können. Im Falle des Untauglichwerdens der durchgehenden Bremse wird die Bemannung des Zuges auf das für denselben vorgeschriebene Bremsausmass (Wien—Gross-Wossek 45 pCt., Gross-Wossek—Tetschen 40 pCt.) erhöht und es werden, insolange diese Vermehrung der Zugsbegleiter nicht möglich wäre, die kürzesten Fahrzeiten der Personenzüge Nr. 5 und 6 angewendet, welche dem der Bemannung zu Grunde liegenden Bremsverhältnisse von 30 pCt. entsprechen. Diese Verfügung, welche mit 1. Juni in Kraft trat, hat die k. k. General-Inspection unter der Bedingung zustimmend zur Kenntniss genommen, dass während der Anwendung der kürzesten Fahrzeiten der Personenzüge Nr. 5 und 6 die Billetrevision durch die Conductcure gänzlich unterbleibt und demnach die Besetzung der Spindelbremsen factisch dem Bremsausmasse von 30 pCt. entspricht.

[G.-I.-Z. 10.133.]

Verkehrsstörung.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

25. Juli. Wegen Dammrutschung bei km 136·8/9 zwischen den Stationen Boikowitz und Vlarapass wurde von heute voraussichtlich für drei Tage der Güterverkehr eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Postverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten; desgleichen werden kleine Eilgutcolli an der Unterbrechungsstelle übertragen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Ipolyság-Korpona. (Ausführungsbeschluss und Baukosten.) Die Interessenten des Comitates Hont haben den Beschluss zum Baue der projectirten Localbahn Ipolyság-Korpona (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118 ex 1895, Vorconcession Post 4) gefasst. Das Actiencapital der 41·2 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 normalspurig zu erbauenden und zu betreibenden Localbahn ist mit 2,000.000 fl., d. i. rund 50.000 fl. per laufendes Kilometer bemessen, von welcher Summe 1,300.000 fl. in Prioritätsactien und 700.000 fl. in Stammactien zur Ausgabe gelangen werden. Die Linie Ipolyság—Korpona wird von der Station Ipolyság der Linie Csata—Balassa-Gyarmat der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen und, im Bereiche des Comitates Hont als Theilstrecke der projectirten Linie Ipolyság—Korpona—Zólyom (Altsohl) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1895, Vorconcession Post 1 a, b) bis Korpona führend, vorläufig als Sackbahn endigen, nach Ausbau bis Zólyom aber Anschluss an die Linien Budapest—Hatvan—Ruttka und Zólyom—Beszterczc-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó erhalten.

Projectirte Localbahn Kis-Czell—Merse—Magasy—Marczaltö. (Politisch-administrative Begehung.) Am 15. Juli fand unter Führung des Ministerialsecretärs im kgl ungar. Handelsministerium Dr. Árpád Képessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Kis-Czell—Merse—Magasy—Marczaltö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73, Vorconcession Post 3) statt. Die projectirte Linie wird von der Station Kis-Czell der Linien Györ—Fehring und Kis-Czell—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Linie Kis-Czell—Csáktornya der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen ausgehend, einem Beschlusse der Interessenten des Comitates Vas (Eisenburg) zufolge, ihre weitere Fortsetzung zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt des transdanubischen Localbahnnetzes finden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis 30. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

24. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesiua, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo nnd auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

26. „ um 11 UhrVormittags: Dampfer „Narenta", Capitän A. Calabrese, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (s. Thessalische Linie über Albanien).

28. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän G. Succich, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa anf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo nnd auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino", Capitän F. Baharovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino nnd Gelsa anf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich anf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

24. Juli, Dampfer „Stephanie", Capitäu P. Badessich,
25. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos, } nm
27. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
29. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos, } Mitternacht.

Vergnügungsfahrten: Sonntag den 26. Juli Dampfer „Stephanie" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um Mitternacht.

Sonntag den 26. Juli, Dampfer „Graf Wurmbraud" um 8 Uhr Früh von Triest nach Pola. Ankunft in Triest circa um 11.30 Nachts.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

26. Juli, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Aglaja", Capitän F. Mosca, mit Berührung von Fiume, Corfn, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios nnd Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

26. „ nm 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Narenta", Capitän A. Calahrese, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfn, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

29. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Thalia", Capitän F. Kossovich, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nach nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

30. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa), Dampfer „Helios", Capitän T. Androvich, mit Berührung von Briudisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineholi, Samsun, Kerasnnd, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere nnd Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, nm Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez nnd Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. August, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez. Aden. Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Brasilianischer Dienst.

15. August, Dampfer „Melpomene", Capitän E. Klnn, nach Santos, mit Berührung von Finme, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Haltestelle Przydatki.

Am 15. Juni 1896 gelangte die auf der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów zwischen den Haltestellen Rzesna polska und Rzesna ruska gelegene Haltestelle Przydatki zur gänzlichen Schliessung.

Wien, am 21. Juli 1896. [547]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnbahnverband.

Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892.

Der Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892 sammt allen Nachträgen, sowie die hiezu im Instructionswege eingeführten Frachtsätze, deren Aufhebung mit 31. Juli 1896 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 67 vom 16. Juni 1896 verlautbart wurde, bleiben bis 1. October 1896 in Wirksamkeit.

Wien, am 23. Juli 1896. [548]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Verkehr mit der Station Gera.

Die in Nr. 74 dieses Blattes vom 4. Juli 1896 enthaltene Kundmachung, die obigen Verkehre betreffend, wird dahin abgeändert, dass in den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, sowie für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina die Station „Gera (Reuss) S.Stb." mit den Entfernungen und Frachtsätzen zu streichen und die Bezeichnung der Station „Gera-Pforten" unter Beibehaltung ihrer dermaligen Entfernungen und Frachtsätze in „Gera (Reuss) S.Stb." abzuändern ist.

Wien, am 25. Juli 1896. [549]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Berichtigung.

In der Kundmachung [493] auf Seite 1305 der Nummer 75 dieses Blattes vom 7. Juli 1896 soll die Ueberschrift richtig lauten:

„Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn)".

Wien, am 22. Juli 1896. [550]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Auf Seite 19 des am 1. Juli 1896 in Kraft getretenen Nachtrages II zum Tarife Theil II, Heft 4, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes sind die Frachtsätze der Wagenladungsclasse A 1 bei der Station Osnabrück (Hannov. Bhf.) von 10·55 auf **6·84** Mark und bei der Station Paderborn von 9·90 auf **6·56** Mark zu berichtigen.

Wien, am 25. Juli 1896. [551]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahme-Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze.

Am 1. August 1896 treten für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, bei Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende directe Frachtsätze in Kraft, und zwar:

	Mark für 100 kg
von Beszterczebanya nach Aachen-Templerbend	5·75
„ Körmöczbánya „ „ „	5·45
„ Ungvár „ „ „	6·62

Wien, am 25. Juli 1896. [552]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Verkehr mit der Station Gera.

Die in der Nummer 74 dieses Blattes vom 4. Juli 1896 enthaltene Kundmachung gleicher Ueberschrift wird dahin abgeändert, dass in den Tarifen für den obbezeichneten Verkehr, und zwar im Gütertarife vom 1. Jänner 1893 und im Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), vom 1. Jänner 1896, die Station Gera (Reuss) S.St.B. mit den Entfernungen und Frachtsätzen zu streichen und die Bezeichnung der Station Gera-Pforten unter Beibehaltung ihrer dermaligen Entfernungen und Frachtsätze in Gera (Reuss) S.St.B. abzuändern ist.

Wien, am 25. Juli 1896. [553]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Allrussische Industrie- und Kunstausstellung in Nischny-Nowgorod 1896.

Ausgabe von russischen Anschlussfahrkarten zu ermässigten Preisen.

Für Reisende nach Nischny-Nowgorod gelangen aus Anlass der daselbst bis Ende October 1896 stattfindenden Industrie- und Kunstausstellung während

der Dauer der Ausstellung in den Stationen Wien-Nordbahnhof und Krakau, sowie in den in Wien und Krakau bestehenden Reisebureaux Anschlussfahrkarten für die russischen Strecken zu ermässigten Preisen zur Ausgabe, und zwar:

1. Rundreisebillets für verschiedene Touren,
2. Tour- und Retourkarten zur Fahrt ab Granica und retour.

Erwähnte Fahrkarten können ausser in Wien und Krakau auch in den anderen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie die als Ausgabestellen fungirenden Reisebureaux in Wien und Krakau.

Wien, am 21. Juli 1896. [554]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Rhein- und Main-Umschlagverkehr mit Oesterreich.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die auf Seite 11 des Nachtrages VIII zum Tarife vom 1. October 1886 für den Rhein-Main-Umschlagsverkehr enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Hohlglaswaaren treten hinsichtlich der Station Tetschen B.N.B. mit 1. September 1896 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 20. Juli 1896. [555]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Rückfahrkarten I. Classe Bad Elster—Karlsbad.

Vom 25. Juli 1896 angefangen gelangen in Bad Elster directe, für Personenzüge giltige Rückfahrkarten I. Classe zum Preise von Mark 12·20 zur Ausgabe, auf welche die Bestimmungen des Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits, giltig seit 15. Mai 1893, Anwendung finden.

Prag, am 25. Juli 1896. [556]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Kalk und Kalkstein.

Die auf den Seiten 8, 9 und 11 des Ausnahmetarifes für Kalk und Kalkstein des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1893 für Smichow transit (früher Prag [B.W.B.] transit) bestehenden Frachtsätze gelten ab 16. August 1896 bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, für solche Sendungen von Smichow, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (loco und transit).

Prag, am 22. Juli 1896. [557]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

Hinausgabe der Tarife.

Die allgemeinen Tarife und Tarifbestimmungen der Localbahn Stramberg-Wernsdorf sind erschienen und treten mit 25. Juli 1896, als dem Eröffnungstage, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind um den Preis von 40 Heller bei der Betriebsleitung in Stramberg erhältlich.

Stramberg, 24. Juli 1896. [558]

Niederschlesischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Station Zsolna (Sillein) der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mit 10. August 1896 gelangt der angeführte Nachtrag, enthaltend die Einbeziehung der Stationen Ács, Oroszka, Botfalu, Selyp und Szerencs der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in den Tarif und Berichtigungen des Haupttarifes, zur Einführung.

Wien, am 25. Juli 1896. [559]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr Prag—Antwerpen etc.

Fahrpreise.

Vom 10. August 1896 ab erfolgt die directe Personen- und Gepäcksabfertigung von Prag St.E.G. nach Antwerpen, Brüssel, Lüttich und Ostende via Bodenbach zu nachstehenden Preisen:

Von Prag St. E. G. nach	Classe I.	Classe II.	Classe III.	Gepäcksfracht für 10 kg für die Strecke a) ohne Freigepäck	Gepäcksfracht für 10 kg für die Strecke b) mit Freigepäck
	Mark				
Antwerpen	100·80	74·—	50·—	1·25	4·25
Brüssel	100·—	73·50	49·60	1·17	4·25
Lüttich	92·—	67·40	45·50	0·69	4·25
Ostende	108·30	79·70	53·70	1·74	4·25

Die Fahrkarten sind für die einfache Fahrt „für alle Züge“ giltig und haben eine Giltigkeitsdauer von fünf Tagen.

Wien, am 23. Juli 1896. [560] **Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.**

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1279	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Maschinen	Oderberg	Göding	Aufgabe in beliebigen Mengen Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 105·5	kr. 60·8	kr. 44·7	Im Rückvergütungswege Auf das banführende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt		
				Brünn Nordbahnhof					52·4	31·1	21·3			
				Marchegg trans. (für Sendungen von Budapest)					58·3	34·4	23·9			
				Wien Nordbahnhof trans. (für Sendungen von Ober-Eggendorf)					66·0	38·7	27·3			
			2. Maschinentheile aus Eisen und Holz	Oderberg					50·7	44·7	6·0			
				Brünn Nordbahnhof					27·0	21·3	5·7			
				Marchegg trans. (für Sendungen von Budapest)					29·8	23·9	5·9			
				Wien Nordbahnhof trans. (für Sendungen von Ober-Eggendorf)					33·3	27·3	6·0			
			3. Cement und hydraulischen Kalk	Wien Nordbahnhof					16·7	13·9	2·8			
				Kwassitz-Tlumatschau					10·4	7·5	2·9			
			4. Kalk, gebrannten	Nikolsburg					8·9	5·9	3·0			
1280	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eilgut Stückgutclasse I II A I B C I C 2 A 2 Sp.-T. I Sp.-T. II Sp.-T. III	München C.B., Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen und umgekehrt	Setteuz, Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Tarifbestimmungen	Vom 1. August bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Februar 1894		In Mark 10·56 4·92 4·65 2·97 2·61 3·13 2·74 2·52 2·30 1·85 1·26			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1281	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Pottasche, Soda b) Chlorkalium, Kalisalz, Kalidünger	Ó Buda-Filatorgát	Bregenz transit Buchs transit Lindau transit St. Margrethen transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine	Centimes ad a) 404 ad b) 234 396 230 404 234 406 234		Im Kartirungswege		
1282	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Wolle und Wollabfälle laut Ausnahmetarif 3/a des Rhein- und Main-Umschlagstarifes vom 1. October 1886	Pernitz-Mnckendorf, Station der k. k. österr. Staatsbahnen oder umgekehrt	Frankfurt a/M. transit und Hafen Gustavsburg transit Kostel Hafen und Mainz Hafen Ludwigshafen a/Rh. transit und Mannheim transit	Bestimmungen des Tarifes vom 1. October 1886 für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr (Ausnahmetarif Nr. 3/a)	Vom 1. August 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Tarif vom 1. October 1886 für den Rhein- und Main-Umschlags-Verkehr	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 3·09 3·17 3·19 3·20		Im Kartirungswege		
1283	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Blende (Zinkerze)	Stankau (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) und umgekehrt	Berg. Gladbach Dortmund B. M. und K. M. Dortmund Rh. Letmathe Münsterbusch Stolberg Stolberg-Hammer Stolberg-Mühle	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. August 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·62 1·74 1·73 1·64 1·73 1·73 1·74 1·73		Im Kartirungswege		
1284	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1 und 2	Gstatterboden (k.k.St.B.) und umgekehrt	den deutschen Verbandstationen des erwähnten Ausnahmetarifes 6 a	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. August d. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandgütertarif, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892	Für die betreffenden deutschen Stationen bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Selzthal (k.k.St.B.) bestehenden Frachtsätze des erwähnten Ausnahmetarifes 6 a *)		Im Kartirungswege		*) Die für den Verkehr zwischen Gstatterboden einerseits und Dresden, sowie Sohland a. Spr. bereits bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a bleiben auch fernerhin in Kraft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1285	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	K a l k	Bilin (k.k.ö.St.B.)	Falkenau (Sächsische Staatseisenbahnen)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 13 des nebenbezeichneten Tarifes bestehenden Bestimmungen	Vom 1. August bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II. Heft 1 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark-pfennig 58		Im Kartirungswege		
				Dux-Liptitz						55				
				Kosten						53				
				Rosenthal-Graupen						52				
				Teplitz-Waldthor						55				
1286	**Oesterr. Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Bruchsteine und Schotter der Position 8—58 (laut Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893)	C h r a s t	Pardubitz	Die Gebührenberechnung erfolgt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- u. Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883	8·9 kr.	7·4 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
29	Nr. 53 vom 12. Mai 1896	Nr. 983	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier der Posit. P—1 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Linz Laakirchen Aichberg-Steyrermühl Timmelkam	Wien I (K.E.B.)	Mit Giltigkeit vom 31. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 ist die Beförderung von mehreren, jedoch nicht mehr als fünf Frachtbriefen zu einer Wagenladung auf Grund der Bestimmung des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, sub Abschnitt A, III., B, 6 zulässig	
30	Nr. 62 vom 4. Juni 1896	Nr. 1042	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	W e l s	Wien I (K.E.B.)	Mit Giltigkeit vom 31. Juli 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 ist die Beförderung von mehreren, jedoch nicht mehr als fünf Frachtbriefen zu einer Wagenladung auf Grund der Bestimmung des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, sub Abschnitt A, III., B, 6 zulässig	

Bau-Ausschreibung.

Auf den für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Linien der Wiener Stadtbahn sind im Baulose 8 der Gürtellinie in der Station Heiligenstadt die Hochbauten und in dem Baulose 18 der Wienthallinie in der Station Hütteldorf-Hacking Unterbau- und Hochbauarbeiten im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt zum Theil gegen Pauschalbeträge, zum Theil gegen Nachmass.

Die annäherungsweise ermittelten Kosten der Arbeiten betragen abgerundet: a) für die Station Heiligenstadt 625.000 fl., b) für die Station Hütteldorf-Hacking 220.000 fl. ö. W.

Der Vollendungstermin ist für Heiligenstadt mit 31. October 1897, für Hütteldorf-Hacking mit Ende Mai 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Preislisten, Baubeschreibungen, die Detailkostenberechnung der Pauschalsummen, sowie die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII., Mariahilferstrasse Nr. 126) und ad a) für die Station Heiligenstadt bei der k. k. Bauleitung für die Wiener Stadtbahn, (Section Gürtellinie) (XV., Neubaugürtel Nr. 34) und ad b) für die Station Hütteldorf-Hacking bei der k. k. Bauleitung für die Wiener Stadtbahn (Section Donaucanal- und Wienthallinie) IX., Waisenhausgasse Nr. 16 einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **12. August 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 26. August c. im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des für Heiligenstadt 31.000 fl. und Hütteldorf-Hacking 11.000 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Augebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung zweier hölzerner Flugdächer für Wagenreparatur, eines gemauerten Einbaues in der Kesselschmiede, eines Kohlenschuppens und eines hölzernen Einbaues in der Locomotiv-Montirung am Bahnhofe zu Linz im approximativen Kostenbetrage von 25.190 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahnbetiebs-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: Offert für Hochbauarbeiten für die Erweiterung der Werkstätte Linz pro 1896/7 längstens am 14. August, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im Juli 1896.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (517)

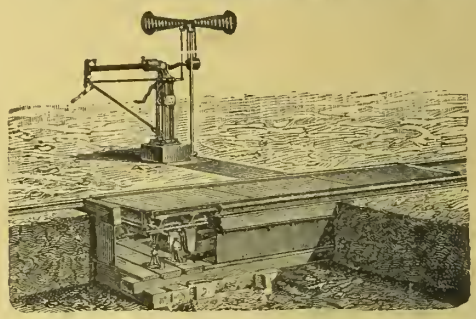
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST. Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien I, Wallfischgasse Nr. 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 85. **Wien, 30. Juli 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Stand der Obst- und Wildbaumculturen längs den österreichischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1895. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 14. Juli 1896,*) betreffend die Verwendbarkeit der von der Landesbank des Königreiches Böhmen zu emittirenden Eisenbahn-Schuldscheine zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die von der Landesbank des Königreiches Böhmen zu emittirenden Eisenbahn-Schuldscheine können bis zum Höchstbetrage von 50,000.000 fl. ö. W. zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern, und zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden.

§ 2.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes sind Meine Minister des Innern, der Justiz, der Finanzen und der Eisenbahnen beauftragt.

Ischl, am 14. Juli 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Gleispach** m. p. **Biliński** m. p. **Guttenberg** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Krakau über Czyżyny nach Kocmyrżów mit Abzweigung von Czyżyny nach Mogiła.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bauunternehmer J. Judkiewicz in Krakau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine an die Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder an die Linie Krakau—Lemberg der k. k. Staatsbahnen anschliessende Localbahn von Krakau über Czyżyny nach Kocmyrżów mit Abzweigung von Czyżyny nach Mogiła im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. Juli 1896. Z. 5968/I.

*) Enthalten in dem am 28. Juli 1896 ausgegebenen XLIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 126.

Stand der Obst- und Wildbaumculturen längs den österreichischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1895.

Im Verfolge der im Verordnungs-Blatte vom 27. Februar 1896, Nr. 23, pag. 449, enthaltenen Mittheilungen über den Stand dieser Culturen zu Ende des Jahres 1894 wird in Folgendem das mit Schluss des Jahres 1895 sich bietende Bild mit Bezug auf die k. k. Staatsbahnen und die der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unterstehenden Privatbahnen zur Darstellung gebracht:

I. Obstbaumculturen.

Post-Nr.	Bahnunternehmen (Rang nach der Stückzahl)	Stück Obstbäume im Jahre 1895	im Jahre 1894	Differenz im Jahre 1895
1	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	128.482	122.577	+ 5905
2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	78.511	79.520	— 1009
3	Oesterr. Nordwestbahn	56.146	46.815	+ 9331
4	Südbahn	35.985	38.289	— 2304
5	Buschtěhrader Bahn	18.345	18.409	— 64
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	18.006	18.448	— 442
7	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.101	13.157	— 3056
8	Böhmische Nordbahn	9.261	9.386	— 125
9	Aussig-Teplitzer Bahn	8.964	11.308	— 2344
10	Kaschau-Oderberger Bahn	495	495	—
11	Ostrau-Friedlander Bahn	347	183	+ 164
12	Eisenbahn Wien-Aspang	278	283	— 5
13	Kgl. Sächsische Staatsbahnen (auf österr. Gebiete)	245	237	+ 8
14	Kgl. Bayerische Staatsbahnen (auf österr. Gebiete)	168	168	—

Die Gesammtzahl betrug mit Schluss des Jahres 1895 nach obiger Darstellung 365.334, gegen 371.025 im Jahre 1894. Es ist somit eine Verminderung von 5691 Stück Obstbäumen eingetreten, d. i. um 1·53 pCt., gegen eine Vermehrung von 1 pCt. im Jahre 1894.

Nach der Dichtigkeit der Pflanzungen, auf das Bahnkilometer reducirt, stellt sich der Rang der Bahnen folgendermassen: Es entfallen per Kilometer auf die

1. Aussig-Teplitzer Bahn . . . . . 93 Stück
2. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 62 „
3. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 60 „
4. Buschtěhrader Bahn . . . . . 44 „
5. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 36 „
6. Böhmische Nordbahn . . . . . 29 Stück
7. Südbahn . . . . . 21 „
8. k. k. Oesterr. Staatsbahnen . . . . . 17 „
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 14 „
10. Ostrau-Friedlander Bahn . . . . . 10 „
11. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 8 „
12. Kgl. Sächsische Staatsbahnen . . . . . 5 „
13. Kgl. Bayerische Staatsbahnen . . . . . 4 „
14. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 3 „

Die Abnahme der Obstbaumculturen ist theils durch das Absterben von Pflanzen, theils durch Trockenheit und bauliche Veränderungen begründet, so z. B. bei der Buschtěhrader Bahn durch die Beseitigung von Anpflanzungen in Folge der Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Chodau—Neusattl.

Bezüglich der Dichtigkeit der Obstbaumanpflanzungen ist zu bemerken, dass der für das Jahr 1895 mit 365.334 Stück ausgewiesene Gesammtbestand sich auf 14.095·6 Kilometer Bahnlänge vertheilt und sonach auf 1 km Bahnlänge 25·9 Obstbäume gegen 26·7 Stück im Vorjahre entfallen. Die Dichtigkeit hat somit mit der Stückzahl abgenommen.

Nach den Obstgattungen entfallen auf:

a) Aepfel	92.043 Stück	= 25·2	pCt.
b) Kirschen und Weichsel	58.322 „	= 16·0	„
c) Birnen	44.661 „	= 12·2	„
d) Pflaumen und Zwetschken	124.526 „	= 34·1	„
e) Nüsse	4.660 „	= 1·3	„
f) edle Kastanien	846 „	= 0·23	„
g) Pfirsiche	3.521 „	= 0·96	„
h) Feigen	487 „	= 0·13	„
i) Oliven	82 „	= 0·02	„
k) Mandeln	163 „	= 0·04	„
l) Maulbeeren	11.542 „	= 3·01	„
m) Mispeln	103 „	= 0·02	„
n) diverse Obstsorten	24.378 „	= 6·7	„

Ausser diesen Einzelpflanzungen bestehen bei der Südbahn noch 20·65 Are Obstbaumpflanzungen.

Der Ertrag der Obstbaumculturen, soweit derselbe nicht den Bahnbediensteten als Entlohnung für die Pflege der Pflanzen zugewiesen worden ist, betrug bei der

1. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . fl. 314.—
2. Südnorddeutschen Verbindungsbahn . „ 16.—
3. Südbahn . . . . . „ 47.60

sohin im Ganzen fl. 377.60, d. i. um fl. 643.60 oder 63·02 pCt. weniger als im Jahre 1894.

Die Abnahme des Ertrages der Obstbaumculturen bei der Südbahn um fl. 631.40 gegen das Vorjahr erklärt sich einerseits durch die Verminderung der Maulbeerculturen in Folge der noch immer herrschenden Wurzelkrankheit und andererseits durch die Herabdrückung des Preises der Seidencocons auf die Hälfte.

II. Culturen der Wildbäume und Wildsträucher.

Längs den 14.095·6 km langen Eisenbahnstrecken waren vorhanden an solchen Bäumen und Sträuchern:

Post	Art der Pflanzungen	1895	1894	Absoluter Zuwachs im Jahre 1895	Verminderung im Jahre 1895
A.	Einzelpflanzungen	3,762.275 Stück oder 266·9 Stück per Kilometer Bahnlänge	3,479.013 Stück oder 251·2 Stück per Kilometer Bahnlänge	283.262 Stück oder 20 Stück per Kilom.	—
B.	Reihenpflanzungen	5,390.138 m oder 382·4 m per Kilometer Bahnlänge	5,502.044 m oder 397·2 m per Kilometer Bahnlänge	—	111.906 m oder 2·0 pCt.
C.	Geschlossene Bestände	4,146.854 m² oder 294·2 m² per Kilometer Bahnlänge	4,446.818 m² oder 321·0 m² per Kilometer Bahnlänge	—	299.964 m² oder 6·7 pCt.

Diese Zahlen verstehen sich nach Ausscheidung der die Localbahnen betreffenden Wildbaum- und Wildstrauchculturen. Es ist somit im Jahre 1895 bei den Einzelpflanzungen eine Vermehrung, hingegen bei den Reihenpflanzungen und bei den geschlossenen Beständen eine Verminderung eingetreten. Die Abnahme der Reihenpflanzungen und der geschlossenen Bestände findet ihre Erklärung in baulichen Veränderungen, so z. B. bei der Buschtěhrader Bahn in Folge der Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Chodau—Neusattl und bei der Böhmischen Nordbahn im Entfernen von Bäumen, welche zu nahe der Bahn standen, wie auch im Allgemeinen in ungünstigen Witterungsverhältnissen.

Wie in den Vorjahren nehmen auch im Jahre 1895 bezüglich der Einzel- und Reihenpflanzungen die Südbahn-Gesellschaft mit 76·8, bezw. 16·0 pCt. und rücksichtlich der geschlossenen Bestände die Buschtěhrader Bahn mit 25·8 pCt. und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 24·1 pCt. den ersten Platz ein.

Vorzugsweise gepflanzt erscheinen:

1. nach Stückzahl:

Einzelpflanzungen.

a) Akazien	1,238.667 Stück	= 32·9	pCt.
b) Fichten	615.344 „	= 16·3	„
c) Erlen	430.858 „	= 11·5	„
d) Föhren	412.320 „	= 10·9	„
e) Buchen	162.966 „	= 4·3	„
f) Lärchen	120.322 „	= 3·2	„
g) Liguster	69.480 „	= 1·8	„
h) Birken	45.450 „	= 1·2	„
i) Weissdorn	43.642 „	= 1·2	„
k) Ahorn	16.724 „	= 0·5	„
l) Licium	9.036 „	= 0·3	„
m) Gleditschien	5.455 „	= 0·1	„
n) Lonicera	2.804 „	= 0·1	„
o) Flieder	1.895 „	= 0·1	„

2. nach Currentmetern:

Reihenpflanzungen.

a) Weissdorn	2,044.435 m	= 37·5	pCt.
b) Fichten	1,280.939 „	= 23·8	„
c) Akazien	984.849 „	= 18·2	„
d) Erlen	350.639 „	= 6·2	„
e) Buchen	113.677 „	= 2·1	„
f) Liguster	101.807 „	= 1·9	„
g) Gleditschien	64.205 „	= 1·2	„
h) Birken	35.845 „	= 0·7	„
i) Licium	24.825 „	= 0·5	„
k) Föhren	20.871 „	= 0·4	„
l) Flieder	10.816 „	= 0·2	„
m) Lerchen	8.079 „	= 0·1	„
n) Ahorn	6.596 „	= 0·1	„
o) Lonicera	4.625 „	= 0·1	„

3. nach Quadratmetern:

Geschlossene Bestände.

a) Föhren	616.749 m²	= 14·9	pCt.
b) Akazien	557.315 „	= 13·4	„
c) Fichten	311.363 „	= 7·5	„
d) Erlen	224.423 „	= 5·4	„
e) Birken	197.369 „	= 4·8	„
f) Buchen	10.533 „	= 0·2	„
g) Weissdorn	7.990 „	= 0·2	„
h) Licium	3.748 „	= 0·1	„
i) Liguster	1.608 „	= 0·1	„
k) Flieder	1.355 „	= 0·1	„

Der Rest entfällt auf Gleditschien, Lonicera, Ahorn, Eibisch und mehrere andere Baumgattungen.

Als Ertrag an Wildbaumculturen hat die Südbahn-Gesellschaft fl. 4599 ö. W. nachgewiesen.

Am Schlusse des Jahres 1895 entfallen durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge nachstehende Anpflanzungen:

a) Einzelpflanzungen:

1. Weiden	79 Stück
2. Obstbäume	26 „
3. Wildbäume	267 „
zusammen	372 Stück

b) Reihenpflanzungen:

1. Weiden	179 m
3. Wildbäume	382 „
zusammen	561 m

c) Geschlossene Bestände:

1. Weiden	295 m²
2. Wildbäume	294 „
zusammen	589 m²

Es ergibt sich somit per Kilometer Bahnlänge im Jahre 1895: 372 Stück Einzelpflanzungen gegen 355 Stück, dann 561 m Reihenpflanzungen gegen 647 m und 589 m² geschlossene Bestände gegen 639 m² im Jahre 1894. Es hat sonach die auf das Kilometer Bahnlänge gerechnete Dichtigkeit der Einzelpflanzungen um 17 Stück oder 4·8 pCt. zugenommen, hingegen jene der Reihenpflanzungen um 21 m oder 3·7 pCt. und die der geschlossenen Bestände um 27 m² oder 4·3 pCt. abgenommen. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 23 vom 27. Februar 1896.)

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien hat am 25. Juli 1896 unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Sectionschefs Dr. Ritter von Wittek eine Vollversammlung abgehalten, in welcher das Project des Wiener Stadtbauamtes für die Strecke des Hauptsammelcanals am rechten Donauufer von der Postgasse abwärts bis zur Ausmündung in den Donaucanal unmittelbar oberhalb der Staatseisenbahnbrücke mit einigen durch den Stadtregulirungsplan bedingten Abänderungen der ursprünglich projectirten Trasse längs der Dominikaner-Bastei und der Wollzeile, dann nächst dem Hauptzollamtsbahnhofe genehmigt wurde. Zu diesem Gegenstande wurden nachfolgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Detailprojecte für den Ueberfall und Nothauslass am Anfange des Weissgärber Nebensammlers, sowie für die Umlegung des Choleracanals daselbst sind mit Rücksicht auf die Bassinanlage an der Wienflussmündung im Einvernehmen mit der Donau-Regulirungs-Commission zu verfassen;

2. die Trasse des Sammelcanals, welche unter der Voraussetzung, dass die von der Donau-Regulirungs-Commission angeregte Anlage eines Kohlenhafens bei km 9·6 bis km 10·8 unterbleibt, entlang dem Canalufer projectirt ist, soll mit Rücksicht auf die in diesem Falle erforderliche Anlage eines Schiffswendeplatzes zwischen km 10·4 und km 10·8 innerhalb dieser Strecke soweit vom Donaucanalufer abgerückt werden, dass die Entfernung der Canalachse vom Uferrande 30 m beträgt;

3. die Mündungen der Nothauslässe sind nur provisorisch nach dem vorliegenden Projecte auszuführen und werden nach erfolgter Inbetriebsetzung der Absperrvorrichtung bei Nussdorf und Vertiefung der Sohle des Donaucanals definitiv umzugestalten sein.

Die Mittheilung der Gemeinde Wien, dass sie keinerlei durch die Rücksichtnahme auf den vorerwähnten Kohlenhafen verursachte Mehrkosten und Verzögerungen des Canalbaues auf sich nehmen und fernerhin

die Ertheilung von Bauconsensen auf den Gründen des Hafens nicht mehr verweigern könne, wurde zur Kenntniss genommen.

Im Hinblicke auf die der Commission durch das gesetzlich genehmigte Programm vorgezeichneten Aufgaben, sowie bei dem Umstande, als zufolge des in der Vollversammlung am 13. Juli 1896 gefassten Commissionsbeschlusses die Erwirkung weiterer Geldmittel über den zufolge des erwähnten Programmes für die Donaucanal-Regulirung zur Verfügung stehenden Betrag von 10 Millionen Gulden hinaus abgelehnt wurde, hat die Commission ihre Anschauung dahin ausgesprochen, dass ihrerseits eine Erweiterung des Programmes der Wiener Verkehrsanlagen, bei deren Ausführung schon jetzt die ursprünglich präliminirten Summen namhaft überschritten werden, durch den fraglichen Kohenhafen umsoweniger in Aussicht genommen werden könne, als sie es ohnedies als ihre Aufgabe betrachtet, auch im unteren Laufe des Donaucanals für die Möglichkeit der Ausladung von Schiffen dort, wo es sich als nothwendig herausstellt, ohne Behinderung des anderen Schiffsverkehres in zweckmässiger Weise Sorge zu tragen, und als Studien im Zuge sind, welche die Anlage eines den Zwecken des Kohlenumschlages dienenden Hafens an einer anderen Stelle (Kuchelau) zum Gegenstande haben.

Die Commission wird sonach um die Einleitung des Verfahrens nach dem Wasserrechtsgesetze bezüglich des Eingangs bezeichneten, ohne Rücksicht auf eine Kohlenhafenanlage verfassten Projectes einschreiten, wobei die Enteignungsverhandlung blos hinsichtlich der sofort in Angriff zu nehmenden Strecke zwischen der Postgasse und der Sofienbrücke durchzuführen wäre, wogegen die für die übrigen Strecken des Canals erforderlichen Enteignungen einer besonderen Verhandlung vorzubehalten sind.

Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Fertigstellung der von der Postgasse zur Sofienbrücke reichenden Canalstrecke (Baulos IVb und V) wurde der Antrag des Stadtbaudirectors genehmigt, dass noch vor Erwirkung des Bauconsenses die Ausschreibung dieser mit 776.958 fl. veranschlagten Arbeiten in zwei Baulosen und unter Zugrundelegung einer Ausführungszeit von 180 Arbeitstagen vorgenommen werden soll und sofort nach Erhalt des Bauconsenses mit der Ausführung vorzugehen ist.

Weiter hat die Commission die vom Gemeinderathe in der Sitzung vom 14. Juli 1896 zur Schonung des Stadtparkes im Bereiche des Cursalons beschlossenen Abänderungen des bereits genehmigten Projectes der Wienflussregulirung in der Strecke vom Schikanederstege abwärts, wodurch eine Verschiebung der längs des Flussbettes hinziehenden Bahntrasse der Wienthallinie bedingt wird, dann die Ausschreibung und Vergebung der mit 5,389.000 fl. veranschlagten Arbeiten für die Wienflussregulirung und die Wienthallinie in obiger Strecke auf Grund des vorliegenden, Seitens der Gemeinde Wien mit der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn vereinbarten Vergebungselaborates genehmigt.

Schliesslich wurde die mit der Donau-Regulirungs-Commission getroffene Vereinbarung vom 17. Juli 1896 wegen kostenfreier Ueberlassung des auf den Baugruppen XIVD, XVC, XVIC und XVIID des Donau-Regulirungsfondsbesitzes längs der Eigenthumsgrenze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Vorgartenstrasse lagernden Baggerungsmaterials, welches dort seinerzeit behufs Anlage eines Rangirbahnhofes für die Stadtbahn angeschüttet wurde, genehmigt, und hat die Commission auch von den Verfügungen der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wegen Vergebung der Erzeugung und Verladung von circa 60.000 m³ Oberbauschotter aus der Pottenbrunner Schottergrube, dann wegen Abtransport des gewonnenen Schotters und Sandes von der Erzeugungsstätte zu den Bedarfsstellen genehmigend Kenntniss genommen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Leopold Graf Thun-Hohenstein vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Ah. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 3446.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Rumburg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Eisenbahncomité der Gemeinden Nixdorf, Zeidler, Alt- und Nieder-Ehrenberg, Rumburg, Ober-Hennersdorf und Warnsdorf vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Nixdorf über Zeidler und Alt-Ehrenberg nach Rumburg nebst einer Abzweigung nach Schönlinde, ferner des vom Eisenbahncomité der Gemeinden Schönlinde und Schönbüchel vorgelegten Alternativprojectes der obbezeichneten Bahnabzweigung im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 4170.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Herstellung eines Schleppgeleises zur Verbindung des Franz Josef-Bahnhofes mit dem Etablissement der Firma Heinrich Mattoni in Wien: Politische Begehung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Heinrich Mattoni in Wien für die Herstellung eines normalspurigen Schleppgeleises zur Verbindung des Franz Josef-Bahnhofes mit ihrem Etablissement in Wien, IX. Bezirk, Augasse, anberaumt. [G.-I.-Z. 13.514.]

— (Linie Przemyśl—Lupków: Erweiterung der Druckwerksanlage in Zagórz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Druckwerksanlage in der Station Zagórz für den 8. August anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltercirath Leo Studziński bestimmt. [G.-I.-Z. 13.622.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Locomotivremise in Hietzing.) Das vorgelegte Project für eine Locomotivremise für sechs Maschinen in der neuen Bahnhofanlage Hietzing wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6243.]

Schneebergbahn. (Verladerampe in der Station Puchberg.) Das von der Eisenbahnbau-Unternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Project für eine in der Station Puchberg der Schneebergbahn herzustellende hölzerne Verladerampe wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6229.]

Projectirte Localbahn Heřmanměstec-Chrudim-Holitz-Borohradek. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Localbahnlinie Heřmanměstec—Chrudim—Holitz—Borohradek sammt Abzweigung von Hrochovteinitz nach Chrast und zugehörigen Industrie- und Schleppbahnen mit Beginn am 4. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 6953.]

Kleinbahn Bozen-Klobenstein (Ritten-Bahn). (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende, zunächst mit Dampfkraft, in Hinkunft eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn gemischten Systems von der Station Bozen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Ober-Bozen nach Klobenstein (Ritten-Bahn) die Trassenrevision auf den 3. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 7024.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Projectspläne.) Die vorgelegten Projectspläne der Stationen Königsaal und Wran, dann der Haltestelle Jarov der Localbahn Čerčan-Modřan, ferner die Projectspläne der Stationen Trnová-Měchenic, Čisovic, Mnišek, Neudorf-Lečic, Knin-Hraštitz und Dobřiš, dann der Haltestellen Bojov und Mokrovrat der Zweigstrecke Měchenic-Dobřiš, schliesslich der Geleiseplan für die Abzweigung der obgenannten Zweigstrecke aus dem currenten Geleise der Hauptstrecke wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6036.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Plan-Tachau. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 16. Jänner 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Plan-Tachau wurden behördlich festgestellt, und beträgt sohin die Baulänge von der Eigenthumsgrenze des Geleises der Localbahn nächst der Abzweigung bis Ende des Hauptgeleises in der Station Tachau 11·888 km und die Betriebslänge von Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Plan der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger bis Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Tachau 11·710 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Plan	Station	412·596 *)	
Abzweigung . . .	—	411·756 *) 0·000 **)	
Lohm	Haltestelle	6·650 **)	
Tachau	Station	11·737 **)	

*) der Hauptbahn Wien-Eger.
**) der Localbahn Plan-Tachau. [E.-M.-Z. 6289.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft:

26. Juli. Das Verkehrshinderniss zwischen Boikowitz und Pitin auf der Linie Brünn—Vlarapass wurde behoben und der Gesammtverkehr mit Zug 2709 aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 21. Juni, Z. 34.198, dem Budapester Bauunternehmer Ingenieur Julius Auspitz für eine von der projectirten Localbahn Nagy-Szombat (Tyrnau)—Egbell—ungar.-mährische Landesgrenze bei Lundenburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1894), und zwar von deren zukünftigen Station Zablonya ausgehende, im Bereiche des Comitates Nyitra (Neutra) über Brezova bis Miava führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 21. Juni, Z. 40.502, dem Munkácser Einwohner August Günther für eine von der Endstation Mátészalka der Localbahn Nyiregyháza-Mátészálka abzweigende und diese
   a) über Kocsord, Györtelek, Matolcs, Géberjén, Fehér-Gyarmat, Penyige, Kömörö, Istvándi, Cseke, Badaló und die Gemarkung der Gemeinde Macsola in der Station Beregszász mit der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget—Körösmezö der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von der Station Beregszász (Comitat Bereg) der Linie a) aus über Beregszász-Vég-Ardó, Nagy-Bereg, Bereg-Ujfalu, Felsö-Remete, Solánk, Kisfalud, Alsó-Karaszló, Ilosva, Iloncza, Szajkófalva, Bilke und die Gemarkung der Gemeinde Zádány bis Dolha (Comitat Marmaros)

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 30.509, dem Budapester Advocaten Dr. Franz Kisbaári, dem Budapester Einwohner Otto Mayer und dem Bartfáer (Bartfelder) Einwohner Rudolf Spira für eine aus dem Bereiche der kgl. Freistadt Debreczen ausgehende, über Hoszú-Pályi, Pocsaj, Kis-Márja, Bihar und die Gemarkung der Gemeinde Püspöki führende und den Eisenbahn-Knotenpunkt Debreczen der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit deren Station Nagyvárad der Linie Budapest—Brassó (Kronstadt) — Predeal verbindende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 7. Juli dem Grossgrundbesitzer von Rohó (Comitat Trencsén) und kgl. belgischen Consul, derzeit wohnhaft in Brünn, Leopold Herber de Rohó, für eine von der Station Zsolna (Sillein) der Hauptlinie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehende, über Bicsicz, Létava, Lucska, Rajeczfürdö und die Gemarkung der Gemeinde Klacsán in südlicher Richtung bis zum Marktflecken Rajecz (Comitat Trencsén) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 37.499, der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft für eine von der projectirten Localbahn Hereny (Mérény)-Sztraczena (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1895, Vorconcession Post c), und zwar von deren zukünftigen Station Ferdinandka ausgehende und diese über das Szulovgebirge und weiterhin über Nagy-Veszveres und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Veszveres in der Station Betlér mit der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Kaposvár-Fonyód. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 15. Juli fand unter Führung des Ministerialsecretärs Árpád Pap des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Kaposvár-Fonyód (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1895) statt. Die genannte, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurig erbaute und von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibende Localbahn verbindet von der Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume aus diese im Bereiche des Comitates Somogy in der Station Fonyód mit der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn. Als Stationen sind nebst den entsprechend erweiterten Ausgangsbezw. Einmündungsstationen Kaposvár und Fonyód weiterhin Kapos-Füred, Jaád, Osztopán, Somogyvár, Lengyeltót und Bad-Fonyód, als Haltestellen und Lagerungsplätze Oreglak, Puszta Berény und Fekete-Bézseny erbaut. Sämmtliche Stationen, sowie auch die Haltestellen und Lagerungsplätze Oreglak und Puszta Berény sind für den Gesammtverkehr eingerichtet. Der Lagerungsplatz Fekete-Bézseny dient blos für den Lastgutverkehr in Wagenladungen. Die neue Linie wird von Kaposvár aus ihre Fortsetzung in südlicher Richtung durch die projectirte Localbahn Kaposvár-Szigetvár (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1895) zum Anschlusse an die Linie Barcs—Pécs (Fünfkirchen)—Villány—Mohács finden. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der begangenen Linie entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher für den Personenverkehr sofort, für den Frachtenverkehr nächster Tage aufgenommen werden wird.

Bergbahn mit Drahtseilbetrieb in Budapest. (Technisch-polizeiliche Begehung und Wiedereröffnung des Betriebes.) Am 16. und 17. Juli fand unter Führung des Ministerialrathes Albin Barvics des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie auch von Professoren der Budapester technischen Hochschule die technisch-polizeiliche Begehung der vom II. Stadtbezirke auf die Höhe des I. Stadtbezirkes in Budapest führenden, nunmehr reconstruirten Bergbahn mit Drahtseilbetrieb statt. Die Prüfung der am 16. Juli

neuartig construirten Betriebseinrichtung bestand darin, dass zuerst 30 q Bruchsteine, dann 26 Mann in den Wagen untergebracht wurden, worauf die Fahrt begann, die in der Mitte der Bahn unterbrochen wurde. Hiedurch sollte die Bremsvorrichtung auf ihr verlässliches Functioniren erprobt werden, und wurde nach Constatirung desselben am 17. Juli der weitere Versuch gemacht, den oberen Wagen zu überlasten und die Bremse zu lösen, ohne dass Dampf gegeben wurde. Die Waggons blieben auf ihrem Platze, wodurch constatirt wurde, dass die einseitige Belastung auch im Falle der Abwesenheit des Maschinisten keine Gefahr involvire. Der Commissionsleiter Ministerialrath Albin Barvits gab hierauf in Bevollmächtigung des Handelsministers die Erlaubniss zur Wiedereröffnung des Betriebes, welcher am 18. Juli wieder normal aufgenommen wurde.

Ausland.

Russland. (Feststellung der Ergebnisse der Prüfung des Inhaltes der Sendung und der Angaben im Frachtbriefe.) Nach einer Mittheilung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ (1896, Nr. 6, Seite 260) wurden die nachstehenden Vorschriften als Ausführungsbestimmungen zum Art. 60 des allgemeinen Gesetzes (Statutes) für die russischen Eisenbahnen, betreffend die Feststellung der Ergebnisses der Prüfung des Inhaltes der Sendungen und der Angaben im Frachtbriefe, erlassen:

§ 1.

Die im § 60 des Allgemeinen Statutes der russischen Eisenbahnen vorgesehene Prüfung des Inhaltes, Gewichtes und Werthes der zur Beförderung angenommenen Güter, sowie der Menge der Stückgüter, sofern das Aufladen durch den Absender geschieht, kann von der Eisenbahn vorgenommen werden: a) auf der Versandtstation, jedoch ohne dass die Reihenfolge der Abfertigung der betreffenden Güter beeinträchtigt wird; b) auf einer Zwischenstation, ohne, soweit möglich, einen Aufenthalt beim Transport herbeizuführen, und im Falle vorgekommenen Aufenthaltes, unter Haftung für die vorgeschriebenen Lieferfristen, sofern der Aufenthalt nicht durch Verschulden des Versenders herbeigeführt worden ist, und c) auf der Bestimmungsstation bei Entladung oder Auslieferung des Gutes an den Empfänger.

§ 2.

Die Prüfung hat durch den Stationsvorstand oder diejenige Person stattzufinden, welche von dem Stationsvorstand dazu beauftragt ist, und zwar in Gegenwart des Stationsgendarmen, zweier Zeugen, sowie erforderlichenfalls unter Hinzuziehung von Experten und, wenn möglich, in Gegenwart des Verfügungsberechtigten.

§ 3.

Die bei der auf Grund des § 60 des Allgemeinen Statutes vorgenommenen Prüfung entstandenen Kosten sind zu Lasten der Bahn, welche die Prüfung ausgeführt hat. Die Prüfung des Gewichtes, die Oeffnung und Wiederverpackung der Colli muss mit Beobachtung der im Verkehr üblichen Vorsicht vorgenommen werden. Ergibt die Prüfung, bei unrichtiger Angabe des wirklichen Gewichtes Seitens des Versenders, eine Ueberlastung des Wagens über die von dem Ministerium der Wegecommunication festgesetzte Norm, so ist, unabhängig von der auf Grund des § 60 des Allgemeinen Statutes zu leistenden Zahlung, das gegenüber jener Norm sich ergebende Mehrgewicht für Rechnung des Waareneigenthümers abzuladen und entweder als besondere Sendung nach der Bestimmungsstation abzufertigen oder dem Waareneigenthümer auf seinen Wunsch zurückzugeben. Wird bei Oeffnung der Colli ein vom Transport ausgeschlossenes oder nur bedingungsweise zugelassenes (§ 51 des Allgemeinen Statutes) oder ein solches Gut vorgefunden, welches getrennt von anderen Gütern zu befördern ist, so ist im ersteren Falle das Gut zur Verfügung der Gendarmeriepolizei zu stellen, welcher die Eisenbahnbediensteten sowohl bei der Lagerung desselben, als auch nöthigenfalls bei dessen Vernichtung Hilfe zu leisten haben; im zweiten Falle hat die Eisenbahn auf Grund der für derartige Güter festgesetzten Vorschriften zu verfahren; — im letzten Falle wird das Gut als besondere Sendung abgefertigt.

§ 4.

Ueber Ausführung der im § 60 bezeichneten Prüfung und deren Resultat ist ein nach Massgabe des § 13 des Allgemeinen Statutes gefertigtes Protokoll aufzunehmen, in welchem, wenn bei der Prüfung eine Beschädigung des Wagens in Folge der Ueberlastung festgestellt worden, zu sagen ist, worin die Beschädigung bestanden hat. Das Protokoll hat den Frachtbrief zu begleiten, während die Copie desselben unentgeltlich dem Verfügungsberechtigten auf Wunseh auszuliefern ist.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Auszeichnung des Betriebsdirectors Emil Thaly.) Seine Majestät haben über Vortrag Seines ungarischen Handelsministers mit Ah. Rescripte ddto. Budapest, 21. Juni, dem Betriebsdirector für Ungarn der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Emil Thaly, den Titel eines Ministerialrathes taxfrei zu verleihen geruht.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.
(Dampferfahrten im August 1896.)

Export.

Im August 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Angust
Rotterdam, Antwerpen	„Zrinyi“	1—10
Oporto, Bordeaux	„Andrássy“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	1—10
Liverpool	„Athenian“	1—10
Gibraltar [1]), London	„Szt. László“	5—15
Ronen	„Széchényi“	5—15
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	5—15
Rotterdam, Antwerpen	„Petöfi“	10—20
London	„Wm. Bailey“	15—25
Liverpool	„Andalusian“	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Deák“	25
Algier [1]), Glasgow	„Matlekovits“	21—31
Liverpool	„Marathon“ (Cunard Line)	21—31
New-York	„Alsatia“ (Anchor Line)	21—31
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Báthori“	31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladnng nach Tanger, Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventnell Cadix, berühren.

Import.

Im August 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	August
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	1—10
Bordeaux	Triest, Fiume	„Tibor“	1—10
Rouen	„ „	„Báthori“	1—10
London	„ „	„Máthyás Király“	1—10
Rouen	„ „	„Stefánia“	1—10
Liverpool	„ „	„Algerian“	5—15
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szt. István“	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	10—20
Glasgow	„ „	„Baross“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Samaria“ (Cunard Line)	15—25
Rotterdam, Antwerpen	Triest, Fiume	„Zrinyi“	21—31
London	„ „	„Sultana“	21—31
Liverpool	„ „	„Lesbian“	21—31
Rouen	„ „	„Jokai“	21—31
Bordeaux	„ „	„Andrássy“	25/VIII—5/IX

Ueberschiffnngsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate August fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Buda“ am 3., „Adria“ am 10., „Tisza“ am 17., „B. Kemény“ am 24. und „Szápáry“ am 31.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény“ am 5., „Szápáry“ am 12., „Buda“ am 19. und „Adria“ am 26.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr.

Abfertigung von Obstsendungen in Wagenladungen nach Stuttgart.

In der Zeit vom 15. September bis 15. November 1896 werden sämmtliche in Wagenladungen in Stuttgart eintreffenden Obstsendungen auf den Nord-, bezw. Westbahnhof überstellt.

Hienach werden die nach Stuttgart bestimmten Obstwagen in der vorgenannten Zeit ausschliesslich auf den Nordbahnhof abgefertigt, insoweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist.

Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Obstwagen auf dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 27. Juli 1896. [561]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Am 10. August 1896 gelangen directe Fahrpreise für Personenzüge über Reichenberg, Zittau, Warnsdorf, Böhm.-Kamnitz in folgenden Verkehrsbeziehungen zur Einführung:

Von Gablonz a. d. N. nach	II. Classe Mark	III. Classe
Tetschen B.N.B.	6·70	4·—
Bodenbach B.N.B.	6·70	4·—
Aussig St.E.G.	8·10	4·70
Teplitz	8·70	5·10
Karlsbad	12·90	7·40

Diese Fahrpreise gelten mit Ausnahme der Verkehrsbeziehung Gablonz a. d. N.—Karlsbad auch in umgekehrter Richtung.

Wien, am 25. Juli 1896. [562]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tägliche Schiffsverbindung ab Wien-Weissgärber und Wien-Praterquai nach Budapest. Rückfahrt nach Wahl via Marchegg oder Bruck a. d. L. nach Wien-Nordbahnhof oder Wien-Staatsbahnhof.

Ab 4. Juli 1896 wurden ausser den bereits eingeführten combinirten Tour- und Retourkarten Wien—Budapest (siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 40 vom 11. April 1896) noch solche Karten eingeführt, welche zur Fahrt von Wien nach Budapest per Schiff I. Platz und zur Rückfahrt von Budapest nach Wien per Bahn I. Classe Schnellzug berechtigen.

Der Fahrpreis beträgt für die Hin- und Rückfahrt fl. 15·50 Bkn.

Die übrigen Bestimmungen bleiben unverändert.

Wien, am 27. Juli 1896. [563]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Nachtrage V des Tarifes, Theil II, Heft 1.

Zu dem vom 1. August 1896 giltigen Nachtrage V des obigen Verbandes ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches Aenderung der auf Seite 5 dieses Nachtrages bezifferten Anstosstaxen enthält.

Dieses Berichtigungsblatt ist bei den Endverwaltungen gratis erhältlich.

Budapest, am 27. Juli 1896. [564]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. October 1896 tritt ein neuer Tarif für obigen Verkehr in Kraft, durch welchen der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 1. October 1891 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österr.-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 1 Krone erhältlich.

Wien, am 25. Juli 1896. [565]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen, sowie zwischen diesen und Stationen anderer Eisenbahn-Directionsbezirke. (Einführung neuer Beförderungspreise.) Am 1. September treten im Personen- und Gepäcksverkehr zwischen einzelnen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen, sowie im directen Verkehre zwischen diesen und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz, Bromberg, Danzig, Königsberg i. P., Berlin, Stettin und Halle a. d. S. neue Preise in Kraft, durch welche die bisherigen zum Theil geringe Erhöhungen, zum Theil geringe Ermässigungen erfahren. Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbureaux der genannten kgl. Eisenbahn-Directionen.

Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1895. (Ausserkraftsetzung dieses Tarifes.) Am 15. August 1896 tritt obenbezeichneter Tarif sammt den Nachträgen 1 und 2 ausser Wirksamkeit. Ein neuer Tarif wird voraussichtlich zum gleichen Zeitpunkte zur Einführung gelangen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr; Tarif vom 10. März 1893. (Ausserkraftsetzung dieses Tarifes.) Am 15. August 1896 tritt der obenbezeichnete Tarif nebst Nachträgen ausser Kraft, und wird voraussichtlich vom gleichen Zeitpunkte ab ein neuer Tarif mit zum Theil erhöhten Frachtsätzen zur Einführung kommen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Güterabfertigung im Verkehre mit der Localbahnstrecke Ebern—Maroldsweisach.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im August 1896 zur Eröffnung kommenden Localbahnstrecke Ebern—Maroldsweisach mit den bayerischen Privatbahnen, dann mit den sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Breitengüssbach nach den für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

nachstehende Transitfrachtsätze für 100 kg in Mark

Kilometer	Es gelten zwischen Breitengüssbach und	Stückgut: Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgutclasse	Stückgut: Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenlagungen: Allgemeine Wagenladungsclasse A¹	Wagenlagungen: Allgemeine Wagenladungsclasse B	Wagenlagungen: Specialtarif A²	Wagenlagungen: Specialtarif I	Wagenlagungen: Specialtarif II	Wagenlagungen: Specialtarif III*	Ausnahmetarif für: Holz des Specialtarifes II	Ausnahmetarif für: Stammholz
23	Fischbach b/E.	0·62	0·35	0·35	0·21	0·20	0·18	0·16	0·14	0·12	0·13	0·12
26	Pfarrweisach	0·70	0·39	0·39	0·23	0·22	0·19	0·18	0·15	0·13	0·14	0·13
29	Pfaffendorf	0·76	0·42	0·42	0·25	0·23	0·21	0·19	0·16	0·14	0·15	0·14
34	Maroldsweisach	0·86	0·47	0·47	0·29	0·26	0·23	0·21	0·18	0·15	0·16	0·15

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Breitengüssbach	—Fischbach b/E.	Specialtarif III	0·06
„	—Pfarrweisach	Specialtarif III	0·07
„	—Pfaffendorf	Specialtarif III	0·08
„	—Maroldsweisach	Specialtarif III	0·09

Mark für 100 kg

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. August 1896 gelangt für den Verkehr zwischen der Alt-Damm—Kolberger, Breslau-Warschauer, Stargard-Küstriner Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, der Kleinbahnen Zillerthal-Krummhübel, Velgast-Triebsees und Königs-Wusterhausen—Mittenwalde—Töpchin einerseits und den kgl. Preussischen und grossh. Oldenburgischen Staatsbahnen, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn andererseits ein neuer Gütertarif in zwei Heften zur Einführung.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom 1. August 1896 ab die betheiligten Dienststellen.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Staatsbahn-Gütertarif mit der Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1892 nebst Nachträgen.
2. Der Staatsbahn-Gütertarif mit der Stargard-Küstriner Eisenbahn, Heft 1, vom 1. Juli 1893, sowie der Kilometerzeiger, Heft 2—12, vom 1. Mai 1892, nebst Nachträgen, mit Ausnahme der Bestimmungen und Frachtsätze für Alexandrowo, welche bis auf Weiteres bestehen bleiben.
3. Der Anhang zum Gütertarif für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau vom 1. October 1890 nebst Nachträgen.
4. Der Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Breslau vom 1. Jänner 1893 nebst Nachträgen.
5. Die in den Staatsbahn-Gütertarifen Breslau-Erfurt vom 1. October 1891, Breslau-Magdeburg vom 1. April 1891, Breslau-Altona vom 1. Juni 1893, Breslau-Bromberg vom 1. November 1891 und Hannover-Breslau vom 1. April 1890 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. September 1896 zur Einführung.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Einbeziehung einer Station.) Vom 15. Juli 1896 ab wurde die Station Osberghausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. mit den um 3 km und 0·01 Mk. für 100 kg erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Ründeroth in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891; Heft Nr. 2. (Einbeziehung einer Station.) Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1896 wurde die Station Osberghausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. in den Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind die in dem Gütertarifheft 2 für die Station Ründeroth vorgesehenen Entfernungen zuzüglich 3 km zu Grunde zu legen.

Bei Ausnahmetarif Nr. 9 für metallurgische Erzeugnisse ergeben sich die Frachtsätze durch Anstoss von 0·01 Mk. für 100 kg in Classe a und b an die Sätze der Station Ründeroth.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891; Heft Nr. 3. (Einbeziehung einer Station.) Vom 15. Juli 1896 ab wurde die Station Remscheid-Bliedinghausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld mit den um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Remscheid in das vorbezeichnete Tarifheft einbezogen.

Bei Ausnahmetarif 9 (metallurgische Erzeugnisse) kommen für Remscheid-Bliedinghausen die Sätze der Station Remscheid-Vieringhausen zur Anwendung.

Bayerisch-Württembergischer Personen- und Gepäcksverkehr. Tarif vom 1. August 1896. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 kommt ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Localbahn-Actiengesellschaft in München einerseits und Stationen der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

Der Tarif vom 1. Februar 1891 nebst Nachträgen wird hiedurch aufgehoben.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. September 1891. (Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.) Die directen Frachtsätze für Würzburg im Verkehre mit Aarau, Lenzburg, Luzern und Rotkkreuz (Haupttarif, Seite 49, I. Nachtrag, Seite 6 und 10, II. Nachtrag, Seite 3) treten ab 30. September 1896 ohne Ersatz ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1287	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Buschtěhrader Eisenbahn	Quarz, auch gebrannt und gemahlen, der Position Q—1 der Güterclassification	Tachau	Karlsbad	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	40·8 kr. ö. W.	35·0 kr. ö. W.	5·8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1288	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H. 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Strasoba	Sagrado	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	125 Heller		Im Kartirungswege		
1289	**Südbahn-Gesellschaft**		Schotter	Pöltschach	F r i d a u	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Sendungen müssen zur Herstellung eines Gehweges und zur Beschotterung der Zufahrtstrasse zum Bahnhofe in Fridau bestimmt und an die Stadtgemeinde Fridau adressirt sein	Bis Ende October 1896	Anhang zum Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1896	26 Heller	15 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
1290	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zink in Blechen	Triest oder Finme	Antonienhütte	Bei Anfgrube von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür. Nur giltig im See-Export via Triest oder Finme nach jenseits des Snez-Canals gelegenen Häfen, unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes, insbesondere auch jener zum Ansnahmetarif Nr. 13, B	Vom 2. August 1896 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1896, eventuell bis zur vorher erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Verbandgütertarif, Theil II, für den Triest-Finme-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1896 (Ansnahmetarif Nr. 13)	Pfennige 269	266	3	Im Kartirungswege		
					Karolinengrube O. S. E.					266	264	2		
					Morgenroth					268	265	3		
					Rudzinitz					276	274	2		
1291	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Anthracit	**Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich.** Das im Verordnungs-Blatte Nr. 72 vom 27. Juni l. J., Post 1161, für A n t h r a c i t nach Prag (B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.) kundgemachte Zugeständniss gilt unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr mit Bubenč, Bubna, Lieben (St.E.G. und Oe.N.W.B.), Prag K.F.J.B. transit nnd Vysočan (B.N.B. nnd Oe.N.W.B.)										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1292	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Homonna	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Oesterr.-ungar. Eisenverband, Tarif Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892	86 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2		Nieues			Besteht kein directer Frachtsatz	90 kr.	163·9 kr.				
1293	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Ungvár	Lieben (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	222 Heller		Im Kartirungswege		
1294	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Tokod rakodó und Ebszöny kitérö	Wien St.E.G.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Kreuzer 31·5		Im Kartirungswege		
					Götzendorf					29·5				
					Gross-Neusiedl					29·5				
					Himberg					30·5				
					Lanzendorf-Rannersdorf					30·5				
					Schwechat-Kledering					31·5				
					Simmering					31·5				
					Trantmannsdorf					28·5				
					Wilfleinsdorf					28·5				
1295	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Holz des Specialtarifes 2	Zwittau	Reichenberg S.N.D.V.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Holz etc. vom 1. Jänner 1895	Bestebt kein directer Frachtsatz	55 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen baben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1296	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cement	Mannersdorf (L. B.)	Sopron (S.B. oder R.Oe.E.E.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	46 Heller		Im Kartirungswege		
1297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Möbelbestandtheile aus gehobenem Holze, roh vorgearbeitet	Miskolcz	Wessely a. d. March	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe II allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	207 kr.		Im Kartirungswege		
1298	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Geschlachtete ausgeweidete Schweine bei Aufgabe als Frachtgut	Zimony	Wien St. Marx	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende November 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	153·5 kr.		Im Kartirungswege		
1299	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Pohrlitz	Mödritz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife, und zwar für die Localbahn vom 1. Juni 1888 und für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893	16·6 kr.	14·0 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		
1300	Böhmischen Nordbahn		Für die znm Erweiterngsban einer Fabrik in Zwickau i. B. dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1896, die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätzo nach Zwickau i. B. zur Anwendnng. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten anch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.												

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Böhm. Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Aussig-Teplitzer Elsenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böbm. Commercialbabnen nnd Kaschau-Oderberger Elsenbahn

1. Kleie, Klee, Kleeheu, Fntterkränter, Fntterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spren, Schlempe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen nnd Oelkuchenmehl;
2. Hen und Stroh;
3. Holzwolle, Torf- und Waldstreu

Fortlaufende Nnmmer	1
Die Publication erfolgt und im von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner der Localbahnstrecken der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft: Böbm.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau i. B., der Strecken der Böhm. Commercialbahnen nnd der österreichischen Linien der Kasehau-Oderberger Eisenbahn	Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, aufgeführten Bahnlinien	Rücksichtlich der Hauptbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nnd der Böbm. Nordbahn-Gesellschaft, incl. der Localbahn Schluckenan-Nixdorf, dann der österr. Linien der Südbahn-Gesellschaft, sowie der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn	Aufgabe als Frachtgut mit von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen eine Gemeinde der vom Mäusefrass heimgesnchten Gerichtsbezirke Anssig, Bilin, Brüx, Buchau, Duppau, Dux, Falkenau, Görkau, Jechnitz, Kaaden, Karbitz, Karlsbad, Komotau, Leitmeritz, Lobositz, Luditz, Petschau, Podersam, Postelberg, Saaz, Teplitz, Wegstädtl, Weisswasser, Neu-Benatek, Beraun, Jungbnnzlan, Brandeis a. E., Böhm.-Brod, Frauenberg, Horovic, Münchengrätz, Eule, Karolinenthal, Kladno, Kolin, Schwarz-Kosteletz, Kaurim, Pürglitz, Libochowitz, Lomnic bei Wittingan, Laun, Melnik, Rakonitz, Raudnic, Říčan. Schlan, Smichow, Neu-Straschitz, Wittingan, Unboš, Welwarn, Veseli, Zbirov nnd Königsaal in Böhmen als Empfängerin zu erscbeinen bat. Frachtzahlung für miudestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, ferner **Abfuhr der Sendungen in der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeugen.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken, sofern denselben diese Leistungen nicht ohnedies schon nach den allgemeinen Tarifbestimmungen obliegen. Ueber den Vollzug dieser letzteren Leistnngen, sowie darüber, dass die Sendungen vom Bahnbofe der Bestimmungsstation der vorstehenden Bedingnng gemäss abgeführt wnrden, sind babnämtliche Bestätigungen auf den betreffenden Frachtbriefen einzubolen, was bezüglich des Aufladens sogleich bei der Aufgabe, hinsichtlich des Abladens nnd der Abfuhr der Sendnngen aber sogleich beim Bezuge zu geschehen hat	Vom 1. Angnst 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. October 1896
					Localtarife der betheiligten Bahnen	
					V e r s c h i e d e n	
0·15 kr.	0·13 kr.	Für die Artikel ad 1. nnd 3.: 0·13 kr.; für die Artikel ad 2.: für Entfernnngen anf jeder einzelnen Bahn bis 200 km 0·13 kr., über 200 km 0·10 kr.	Für Entfernungen bis zn 200 km 0·10 kr., von über 200 km 0·08 kr.	pro 100 kg und 1 km einschliesslich der Manipulationsgebühr bei Wahrnng der Minimal-Frachtgebühr von ö. W. fl. 4·— pro Frachtbrief nnd Wagen		
					V e r s c h i e d e n	
					I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	

Gegen die bis längstens Ende September 1896 durch die als Bestellerin und Empfängerin der Sendungen anftretende Gemeinde bei der Verwaltnng der Empfangsbahn zu bewirkende Vorlage der betreffenden Orlginal-Frachtbriefe, von denen jeder mit einem nach dem umseitig angefügten Muster in allen Theilen vorschriftsmässig ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettel anszustatten ist. Frachtbrief und Cumulativ-Bestellzettel haben vollkommen übereinzustimmen, und darf demznfolge auch der letztere über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lanten. — Beide Belege werden bei Liqnidirung der Refactiebeträge bahnseitig zurück behalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung

Diese Begünstignng gilt sowohl für den Localverkehr, als anch rücksichtlich der eigenen Strecken jeder einzelnen betbelligten Verwaltung für den directen Verkehr mit den andren österr. Eisenbahnen, wenn es sich um Sendnngen an Gemeinden der von den Mäusen verheerten, nebenstehend anfgeführten Gerichtsbezirke Böhmens handelt. Kommen hiebei getrennte Strecken des k. k. Staatsbabnnetzes zur Benützung, so wird der Frachtberechnnng für dieselben die Summe der einzelnen Kilometer-Entfernnngen zu Grunde gelegt. Der auf der Südnorddeutschen Verbindnngsbahn bestehende Frachtzuschlag wlrd vorliegendenfalls nicbt eingehoben. Auf der Kaschau-Oderberger Elsenbahn endlich findet die Frachtermässigung nur insolange Anwendung, als die daselbst bestehenden Ausnahmetarife nicht billiger sind

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten an Futter-, bezw. Streuartikeln:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . . .		

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Das Anfladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . . . den . . . . . 1896.

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die Seitens der österr-Eisenbahn-Verwaltungen aus Anlass der Mäuseverheerungen in Böhmen für die Gerichtsbezirke: Aussig, Bilin, Brüx, Buchau, Duppau, Dux, Falkenau, Görkau, Jechnitz, Kaaden, Karbitz, Karlsbad, Komotau, Leitmeritz, Lobositz, Luditz, Petschau, Podersam, Postelberg, Saaz, Teplitz, Wegstädtl, Weisswasser, Neu-Benatek, Berann, Jungbunzlau, Brandeis a. E., Böhm.-Brod, Franenberg, Horovic, Münchengrätz, Eule, Karolinenthal, Kladno, Kolin, Schwarz-Kosteletz, Kaurim, Pürglitz, Libochowitz, Lomnic bei Wittingan, Laun, Melnik, Rakonitz, Raudnitz, Rican, Schlan, Smichow, Neu-Straschitz, Wittingau, Unhošt, Welwarn, Veseli, Zbirov und Königsaal vorgesehenen Frachtermässigungen bei dem weiteren Umstande Anwendung finden können, als die obige Gemeinde dem vorstehend genannten Gerichtsbezirke . . . . . angehört.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . . den . . . . . 1896.

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
30	Nr. 28 vom 10. März 1896	Nr. 589	K. k. österr. Staatsbahnen Buschtěhrader Eisenbahn	Quarz (Kies), auch gebrannt und gemahlen, der Pos. Q—1 der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Tachau	Karlsbad	14. August 1896	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 53 vom 12. Mai 1896	Nr. 940	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte	Kanizsa	Leobersdorf transit	In der Rubrik 6 ist anstatt: „Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Strecken: Pottenbrunn inclusive bis Lamcach exclusive; Linz bis Welleschin-Krumau exclusive; St. Valentin bis Gaisbach-Wartberg; Wels bis Ried, Wels bis Schärding, dann nach nördlich von Klein-Reifling gelegenen Stationen bis Amstetten und St. Valentin zur Aufgabe gebracht werden," zu setzen: „Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Strecken: Leobersdorf bis Gutenstein, Leobersdorf bis St. Pölten (sowie nach Stationen der von dieser Linie abzweigenden Localbahnen); Pottenbrunn inclusive bis Lambach exclusive; Pöchlarn bis Kienberg-Gaming inclusive; Linz bis Welleschin-Krumau exclusive; St. Valentin bis Gaisbach-Wartberg; Wels bis Ried, Wels bis Schärding, dann nach nördlich von Klein-Reifling gelegenen Stationen bis Amstetten und St. Valentin zur Aufgabe gebracht werden."	

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten gefertigter k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des III. Quartals 1896, das ist vom 1. Juli bis 30. September l. J. voraussichtlich ansammelnde Altmaterial hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder-, Schafwoll- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, alte Siederohre, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne, Blattfeder-, Volutfeder-, Feilen-, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculaturpapier, Stampf- und Korbpapier, sowie Telegraphenstreifen.

Nähere Angaben über die approximativen Mengen sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen fünfzig Kreuzer-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens den **13. August 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 30. Juli 1896.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglla, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegraude, Tersteuik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geld-sendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos). Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das II. Quartal 1896 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 86. **Wien, 1. August 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Juli d. J. aus Anlass der Neuaufstellung des Eisenbahnministeriums allergnädigst zu ernennen geruht:

zu Sectionschefs im Eisenbahnministerium den mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleideten Ministerialrath Ludwig Wrba und den mit dem Titel eines Hofrathes bekleideten Director und Abtheilungsvorstand der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Max Ritter von Pichler;

zum Ministerialrathe im Eisenbahnministerium den mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten Director und Abtheilungsvorstand der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Ferdinand Zehetner;

zum Ministerialrathe im Eisenbahnministerium mit dem Titel und Charakter eines Sectionchefs den mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten Director der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Franz Liharzik;

zu Ministerialräthen im Eisenbahnministerium den mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrathes bekleideten General-Inspector des Localbahnwesens Carl Wurmb, den Hofrath der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Dr. Max Freiherrn von Buschman, die mit dem Titel eines Hofrathes bekleideten Directoren und Abtheilungsvorstände der General-Direction der Oesterr. Staaatsbahnen Hans Kargl, August Kann und Gustav Gerstel, den Director und Abtheilungsvorstand der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Alois Staně, den mit dem Titel eines Hofrathes bekleideten Director und Abtheilungsleiter der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Anton Kühnelt und den mit dem Titel eines Regierungsrathes bekleideten Director und Vorstand des Präsidialbureau des Eisenbahnministeriums Dr. Alfred Freiherrn von Buschman;

zum Ministerialrathe extra statum im Eisenbahnministerium den Director und Abtheilungsvorstand der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Adolf Seyschab;

zu Sectionsräthen im Eisenbahnministerium den Regierungsrath der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Hugo Freiherrn von Buschman, den Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Max Edlen von Leber, den mit dem Titel eines Oberbaurathes bekleideten General-Directionsrath der Oesterr. Staatsbahnen Adolf Doppler, die General-Directionsräthe der Oesterr. Staatsbahnen Franz Schäffer, Demeter Ritter von Mertens und den Ministerialsecretär Dr. Zdenko Ritter von Forster;

zu Oberbauräthen im Eisenbahnministerium in der VI. Rangsclasse die General-Directionsräthe der Oesterr. Staatsbahnen Friedrich Schlemüller und Gustav Plate, die mit dem Titel eine kais. Rathes bekleideten General-Directionsräthe der Oesterr. Staatsbahnen Emilian Eysank von Marienfels und Anton Suchanek;

zum Obersanitätsrath im Eisenbahnministerium in der VI. Rangsclasse den Oberinspector und Chefarzt der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Friedrich Gauster;

zum Rechnungsdirector im Eisenbahnministerium in der VI. Rangsclasse den Oberinspector der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Gustav Klimke, endlich

zum Hauptcasse-Director im Eisenbahnministerium in der VI. Rangsclasse den Oberinspector der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Eduard Loos.

Mit derselben Allerhöchsten Entschliessung haben ferner Seine k. und k. Apostolische Majestät allergnädigst zu verleihen geruht:

dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten Vorstande der Baudirection für die Wiener Stadtbahn Friedrich Bischoff Edlen von Klamstein den Titel und Charakter eines Sectionschefs, den General-Directionsräthen der Oesterr. Staatsbahnen Ferdinand Titze und Dr. Victor Röll den Titel und Charakter eines Hofrathes, den Oberinspectoren der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Carl Schreiber und Dr. Franz Schonka, sowie dem Ministerialsecretär Dr. August Weeber den Titel und Charakter eines Sectionsrathes; dem General-Directionsrathe der Oesterr Staatsbahnen Dr. Victor Edlen von Pfügl, dann den Inspectoren der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Borový, kais. Rath Eduard Seling und Adolf Kaisler den Titel und Charakter eines Regierungsrathes; den General-Directionsräthen der Oesterr. Staatsbahnen Ludwig Huss und Arthur Oelwein, sowie den mit dem Titel eines Baurathes bekleideten General-Directionsräthen der Oesterr. Staatsbahnen Albert Gatnar und Anton Millemoth den Titel und Charakter eines Oberbaurathes, endlich dem Hilfsämter-Directionsadjuncten Ernest Vorberger den Titel und Charakter eines Hilfsämterdirectors.

Guttenberg m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. Juli 1896 den Directoren bei der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Hofrathe Dr. Ferdinand Zehetner, Hofrathe Hans Kargl und Hofrathe Gustav Gerstl taxfrei das Ritterkreuz des Leopold-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostoliche Majestät haben anlässlich der Neuorganisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Juli 1896 allergnädigst zu ernennen geruht:

den mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleideten Ministerialrath extra statum Rudolf Freiherrn von Lilienau zum General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen in der IV. Rangclasse der Staatsbeamten unter Belassung des Titels eines Sectionschefs;

den mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten Oberinspector bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Heindl zum Stellvertreter des General-Inspectors der österreichischen Eisenbahnen in der V. Rangclasse der Staatsbeamten unter Belassung des Titels eines Hofrathes;

die mit dem Titel und Charakter eines Oberinspectors bekleideten Inspectoren der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Ritter von Eisenbach und Carl Werner, sowie den General-Directionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen Franz Perner, letzteren unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels und Charakters eines Regierungsrathes, und den Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Eduard Kramer zu Oberinspectoren bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in der VI. Rangclasse der Staatsbeamten;

den Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Carl Breisky zum Oberinspector ad personam bei dieser Behörde;

den beim Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden, mit dem Titel und Charakter eines Oberinspectors bekleideten Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Theodor Rühl zum Oberinspector extra statum bei dieser Behörde und

den Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Gustav Wächtler zum Director des Central-Wagendirigirungs-Amtes der Oesterreichischen Staatsbahnen in der VI. Rangsclasse der Staatsbeamten unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels und Charakters eines Regierungsrathes.

Endlich haben Se. k. und k. Apostolische Majestät mit der gleichen Allerhöchsten Entschliessung dem Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Edlen von Schwarz taxfrei den Titel und Charakter eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Guttenberg m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Juli 1896 die Betriebsdirectoren der Oesterreichischen Staatsbahnen Regierungsrath Victor von Kolosváry in Krakau, Alfred Ritter von Deyma in Lemberg, Ludwig Proske in Villach und Ludwig von Wierzbicki in Stanislau zu Staatsbahndirectoren in der V. Rangclasse unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Hofrathes, ferner die Betriebsdirectoren der österreichischen Staatsbahnen Josef Kubik in Linz, Jaroslav Khittel in Wien, Jaromir Tuček in Pilsen, Wilhelm von Drahtschmidt in Innsbruck, Anton Palla in Prag, Carl Neudeck in Olmütz und den Betriebsdirectionsleiter Oberinspector Arthur Freiherrn von Borowiczka in Triest zu Staatsbahndirectoren in der VI. Rangclasse unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Regierungsrathes allergnädigst zu ernennen geruht.

Guttenberg m. p.

Der Eisenbahnminister hat anlässlich der Aufstellung des Eisenbahnministeriums ernannt:

Im Conceptsstatus des Eisenbahnministeriums:

zu Ministerial-Secretären:

die Ministerial-Vicesecretäre Dr. Carl Rumler Ritter von Aichenwehr, Dr. Robert Sturm, Stefan Graf Romer von Chyzów und Ladislaus Miller, dann den Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Julius Schlag;

zu Ministerial-Vicesecretären:

die Commissäre der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Dr. Hans Kolisko und Dr. Richard Ziffer, den Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Sigmund Sonnenschein, den Rechnungsrevidenten Dr. Franz Strigl, die Ministerial-Concipisten Alfred Ressig, Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Dr. Hans Dobner von Dobenau und Dr. Hans Gaber, endlich den Secretär I. Classe der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Theobald Pollak;

zu Ministerial-Concipisten:

den Commissärsadjuncten der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Dr. Max Ritter von Pichler, die Secretäre II. Classe der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Theodor Zelinka, Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, Dr. Franz Deschka, Dr. Isidor Mauthner und Dr. Albert Geutebrück, endlich die Concipisten der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Josef Gormasz, Dr. Richard Edlen von Marquet, Dr. Otto Müller, Otto Grafen Sarnthein, Dr. Casimir Ritter von Artwiński und Dr. Heinrich Schlesinger;

im technischen Status des Eisenbahnministeriums:

zu Bauräthen in der VII. Rangsclasse:

den Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Ferdinand Gottsleben, dann die Oberinspectoren der Oesterr. Staatsbahnen Otto Lendecke, Rudolf Bartl, Anton Spiess, Johann Perneker und Eugen Stach, endlich die Inspectoren der Oesterr. Staatsbahnen Ludwig Petschacher, Gustav Edlen von Herr-Wilfried, Johann Cieslikowski, Alexander Trutschka, Ferdinand Wallner, Leonce Fraenkel, Oskar Meltzer, Richard Musil, Vincenz Jahoda, Leopold Schick, Florian Stanzel, Ernst Baudisch, Julius Hübner, Hugo Köstler, Josef Kuřak, Theodor Schmidt, Franz Zach, Christian Lang, Ignaz Rohaczek, Otto Grund, Stanislaus Freiherrn von Przychacki, Julius Spitzner, Johann Tlach, Heinrich Herz, Carl Stöckl, Friedrich Kienesperger, Ludwig Tiefenbacher und Josef Zuffer;

zu Oberingenieuren in der VIII. Rangsclasse:

die Commissäre der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Eduard Pichler Edlen von Deeben, Jakob Ritter von Mikuli, Gustav Post, Emil Brosch und Georg Ortmann; dann die Inspectoren der Oesterr. Staatsbahnen Franz Wala, Heinrich Karplus, Georg Rank, Alexander Linnemann, Anton Siersch, Bronislaus Magierowski, Max Jüllig und Emil Arnold; endlich die Oberingenieure der Oesterr. Staatsbahnen Constantin von Chabert, Carl Ertl, Leopold von Meyer, Jakob Mayer, Alois Buczek, Eduard Lury, Alois Pfeiffer, Albin von Bonczak, Carl Schündler, Wilhelm Hanser, Albrecht Wechsler, Franz Střižek, Carl Melchar, Josef Bradac, Franz Urban, Emil Stempf, Franz Machowetz, Felix Willinger, Franz Stieger, Anton Stohl, Bernhard Schneider, Wenzel Schuster, Ferdinand Nebesky und Josef Bartak;

zu Ingenieuren in der IX. Rangsclasse:

den Commissärs-Adjuncten der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Wolfgang Freiherrn von Ferstel, dann die Oberingenieure der Oesterr. Staatsbahnen Josef Fortwängler, Carl Rosner, Adolf Weisser, Philipp Hanke, Victor Kramer und Rudolf Axmann;

im Rechnungsstatus des Eisenbahnministeriums:

zu Oberrechnungsräthen in der VII. Rangsclasse:

die Oberinspectoren der Oesterr. Staatsbahnen Carl Suchofsky und Carl Herold;

zu Rechnungsräthen in der VIII. Rangsclasse:

den Rechnungsrevidenten Franz Morelli und den Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Adolf Schelivsky;

im Cassastatus des Eisenbahnministeriums:

zum Hauptcassa-Controlor in der VII. Rangsclasse:

den Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Ludwig Mellin;

zu Hauptcassieren in der VIII. Rangsclasse:

den Oberrevidenten der Oesterr. Staatsbahnen Anton Skladal und den Revidenten der Oesterr. Staatsbahnen Gustav Bodenstein;

endlich

im Kanzleistatus des Eisenbahnministeriums:

zum Hilfsämter-Oberdirector in der VII. Rangsclasse:

den Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen Josef Welzl;

zu Hilfsämter-Directoren in der VIII. Rangsclasse:

den Oberofficial der Oesterr. Staatsbahnen Carl Heim und den Official der Oesterr. Staatsbahnen Johann Haselberger.

Der Eisenbahnminister hat anlässlich der Durchführung der Neuorganisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung im Stande der General-Inspection der österr. Eisenbahnen ernannt:

zu Inspectoren in der VII. Rangsclasse:

den Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen Alois Persein, die Inspectoren der Oesterr. Staatsbahnen Carl Ballak, Wilhelm Rodler und Heinrich Graf, sowie die Commissäre der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Adolf Walzel (extra statum in Verwendung beim Eisenbahnministerium), kais. Rath Stanislaus Ritter von Rybicki, Emil Ritter von Planker-Klaps (extra statum in Verwendung beim Handelsministerium), Johann Follhofner (extra statum in Verwendung beim Eisenbahnministerium), August Ritter von Leon, Anton Pelnař und Carl Wurth;

zu Commissären in der VIII. Rangsclasse:

den Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Adolf Richter; die Oberingenieure der Oesterr. Staatsbahnen Stanislaus Ritter von Hoszowski, Hugo Kaluschke, Adolf Burstyn, Victor Etmayer und Johann Szczepaniak, dann die Commissärs-Adjuncten der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Heinrich Ritter von Jilek (extra statum in Verwendung beim Eisenbahnministerium), Adolf Lobmeyr, Alois Michna (extra statum in Verwendung beim Eisenbahnministerium) und Hermann Baravalle Edlen von Brackenburg, ferner die Ingenieure der Oesterr. Staatsbahnen Stefan Breda und Johann Kofend, endlich den Official der Oesterr. Staatsbahnen Josef Reinhart.

Kundmachung des Eisenbahnministers vom 28. Juli 1896,*) betreffend das volle Inslebentreten der neuen Organisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern mit 1. August 1896.

Zufolge der Verordnung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, hat das mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner 1896 allergnädigst genehmigte neue Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern mit 1. August 1896 voll in Wirksamkeit zu treten.

Es werden daher von diesem Tage an die Staatsbahn-Directionen in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau mit dem ihnen durch das neue Organisationsstatut zugesprochenen Wirkungskreise in unmittelbarer Unterordnung unter das Eisenbahnministerium zu fungiren berufen sein, und wird die zur gleichzeitigen Auflösung bestimmte k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen ihre Amtswirksamkeit mit 31. Juli 1896 endgiltig abschliessen.

Guttenberg m. p.

Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 28. Juli 1896,**) betreffend die Erlassung einer Dienstinstruction für die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

In Durchführung des letzten Absatzes des § 8 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, wird im Nachfolgenden die mit 1. August d. J. in Wirksamkeit tretende Dienstinstruction für die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen erlassen.

In Folge des hiedurch geänderten Wirkungskreises der General-Inspection geht mit dem gleichen Zeitpunkte auch die derselben bisher zugewiesene Intervention bei Baucommissionen, insbesondere bei Enteignungsverhandlungen, auf die Organe des Eisenbahnministeriums über.

Guttenberg m. p.

---

*) Enthalten in dem am 30. Juli 1896 ausgegebenen LI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 129.

**) Enthalten in dem am 30. Juli 1896 ausgegebenen LI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 130.

Dienstinstruction

für die

k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

§ 1.

Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ist gemäss § 8 des mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner 1896 genehmigten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ein Hilfsorgan des Eisenbahnministeriums und berufen, die Aufsicht und Controle über den Bauzustand und den Betrieb der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staats- wie Privateisenbahnen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit im Sinne der bestehenden Gesetze und Verordnungen, und insbesondere im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, auszuüben.

§ 2.

Im Allgemeinen ist die General-Inspection danach berufen, darüber zu wachen, dass alle auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes auf den dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staats- wie Privatbahnen (inclusive Zahnrad-, Drahtseil-, elektrischen Bahnen, Tramways, an öffentlichen Bahnen anschliessende Schleppbahnen etc.) abzielenden Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Instructionen genau befolgt, die wahrgenommenen Gebrechen so schnell als möglich beseitigt und bei dienstwidrigen Vorgängen die Schuldtragenden zur gesetzlichen Verantwortung gezogen werden.

Die Prüfung der ökonomischen und finanziellen Gebahrung des Eisenbahndienstes, sowie die Ueberwachung des commerciellen Manipulations-, des Tarif- und des Einnahmen-Controldienstes liegt ausserhalb des Wirkungskreises der General-Inspection.

§ 3.

Die Wirksamkeit der General-Inspection umfasst insbesondere:

a) die Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung aller neuerbauten Bahnlinien, sowie die Ertheilung des Benützungsconsenses für Erweiterungs- oder Erneuerungsbauten auf den im Betriebe stehenden Privatbahnen, die vorschriftsmässige Erprobung aller neu erbauten und reconstruirten Brücken und die Bewilligung des provisorischen Locomotivbetriebes auf im Bau begriffenen, nicht durch den Staat selbst auf eigene oder fremde Rechnung gebauten Bahnen und die Zustimmung zur Anwendung des Locomotivbetriebes auf den mit animalischen Kräften betriebenen Schleppbahnen an Privatbahnen und Bergwerksbahnen (§ 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, Verordnungen des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. Nr. 19, vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, und vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57);

b) die Aufsicht über die Erhaltung der Bahn sammt Zugehör und der Fahrbetriebsmittel (§§ 2, 3, 20 bis 24, 41, 43 bis 54, 75 und 76 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 und der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109;

c) die Vornahme der amtlichen Druckproben der Locomotivkessel und der technisch-polizeilichen Prüfung der Locomotiven (§ 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851);

d) die Ueberwachung des eigentlichen Betriebsdienstes (§§ 4, 5, 6, 7, 12, 13, 25 bis 40 und 77 der Eisenbahn-Betriebsordnung);

e) die Ueberprüfung der Bahnunfälle und Ueberwachung der diesfalls verfügten Anordnungen, sowie auch die Führung der Unfallsstatistik (§§ 16, 17 und 18 der Eisenbahn-Betriebsordnung):

f) die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener (Ueberwachung der Befolgung ihrer Instructionen, der Einhaltung der Normalruhezeiten etc.) (§§ 14, 15, 42, 55, 57, 61, 62, 63 der Eisenbahn-Betriebsordnung);

g) die Ueberwachung der besonderen Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen gegenüber dem Publicum und umgekehrt (Personen- und Sachenbeförderung, Beschädigung der Bahn-Anrainerbauten etc.) (§§ 8, 9, 11, 93, 95, 96 bis 103 der Eisenbahn-Betriebsordnung);

h) die Vornahme der Beeidigung des zur Handhabung der Bahnpolizei bestimmten Personales der Privatbahn-Verwaltungen (§ 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung);

i) die Ueberwachung der Bereithaltung und ordentlichen Instandhaltung aller zur militärischen Benützbarkeit der Eisenbahnen bestimmten Herstellungen und Einrichtungen nach den Weisungen des Eisenbahnministeriums;

k) die Intervention bei den commissionellen Verhandlungen bezüglich der im Betriebe befindlichen Bahnen, insoweit selbe gesetzlich oder verordnungsgemäss der General-Inspection zusteht oder derselben vom Eisenbahnministerium übertragen wird;

l) die Erstattung von Gutachten bei Aufstellung und Abänderung aller für sämmtliche österreichische Eisenbahnen einheitlich festzusetzenden Vorschriften für Verkehr, Zugsförderung, Bahnerhaltung und Bahnaufsicht und über sonstige Fragen, über welche eine Aeusserung der General-Inspection vom Eisenbahnministerium abgefordert wird;

m) die staatliche Ueberwachung der Kranken- und Unfallversicherung im Sinne der Verordnungen vom 5. Jänner 1889, R.-G.-Bl. Nr. 4, und vom 29. Mai 1890, R.-G.-Bl. Nr. 95, unbeschadet des diesfälligen selbstständigen Wirkungskreises der Staatseisenbahn-Verwaltung und mit Ausschluss der dem Eisenbahnministerium vorbehaltenen finanziellen Ueberwachung der Krankencassen.

§ 4.

Amtshandlungen, welche in bestehenden Vorschriften bisher der General-Inspection über den Rahmen der vorstehenden Punkte a) bis m) des § 3 hinaus zugewiesen sind, werden künftighin von dem Eisenbahnministerium durch seine eigenen Organe, bezw. für die im Staatsbetriebe befindlichen Linien auch von den Staatsbahn-Directionen innerhalb ihres Wirkungskreises besorgt werden (zweiter Absatz des § 8 des Organisationsstatutes).

§ 5.

Die General-Inspection wird von einem Vorstande geleitet, welcher den Titel „General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen" führt und in der IV. Rangsclasse der Staatsbeamten steht.

Demselben wird ein in der V. Rangsclasse der Staatsbeamten stehender Stellvertreter beigegeben.

Zur regelmässigen Besorgung des der General-Inspection überwiesenen Ueberwachungsdienstes, und zwar ebensowohl der technischen Ueberwachung des Bauzustandes der Bahnen und ihres Zugehörs, wie auch des eigentlichen Betriebsdienstes werden bei der General-Inspection nach örtlichen Bahncomplexen, bezw. auch nach einzelnen technischen Specialfächern (Brücken, Fahrbetriebsmittel etc.) eine Anzahl von Inspectoraten gegebildet, welche in der Regel je von einem in der VI. Rangsclasse der Staatsbeamten stehenden „Oberinspector" geleitet werden und denen die zur Durchführung des Ueberwachungsdienstes erforderliche Anzahl von „Inspectoren", in der VII., und von „Commissären", in der VIII. Rangsclasse der Staatsbeamten stehend, beigegeben wird.

Zu Oberinspectoren, Inspectoren und Commissären der General-Inspection für die Ueberwachung des Betriebsdienstes dürfen nur solche Personen neuernannt werden, welche, abgesehen von den für die Erlangung eines Beamtenpostens im Conceptsfache, beziehungsweise in den technischen Fächern des Staatsdienstes vorgeschriebenen Erfordernissen, den Nachweis erbringen, dass sie sämmtliche für die selbstständige Ausübung des executiven Verkehrsdienstes vorgeschriebenen Prüfungen mit gutem Erfolge abgelegt haben und mindestens durch fünf Jahre in diesem Dienste verwendet waren.

§ 6.

Der General-Inspector leitet den gesammten Dienst bei der General-Inspection.

Demselben ist das gesammte Personale der General-Inspection untergeordnet, und steht ihm die Disciplinargewalt über das letztere zu.

Der General-Inspector hat für ein einheitliches Zusammenwirken aller Organe der General-Inspection in Absicht auf den der letzteren übertragenen Ueberwachungsdienst, sowie für die fortgesetzte Ausübung einer planmässigen und wirksamen Controle in Ansehung der Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes auf allen dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staats- und Privatbahnen Sorge zu tragen. Er hat die Ergebnisse der von den Organen der General-Inspection vorgenommenen Inspectionsreisen sorgsam zu beachten und alle ihm zur Aufrechthaltung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes erforderlich erscheinenden Massnahmen bei dem Eisenbahnministerium in Antrag zu bringen, beziehungsweise innerhalb des Wirkungskreises der General-Inspection (§§ 2, 3 und 8) selbst zu treffen.

Am Schlusse jedes Solarjahres hat der General-Inspector dem Eisenbahnministerium einen Gesammtbericht über die Wirksamkeit und die Leistungen der General-Inspection, sowie über den Zustand der Bahnen in Hinsicht auf die Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes vorzulegen und hieran eventuell ihm wünschenswerth erscheinende Anträge zu knüpfen.

§ 7.

Die den einzelnen Inspectoraten der General-Inspection zugehörigen Beamten sind verpflichtet, zum Zwecke der ihnen übertragenen Aufsicht und Controle die den betreffenden Inspectoraten zugewiesenen Eisenbahnen sowohl periodisch, als auch bei besonderen Anlässen thunlichst oft zu bereisen.

Bei Bestimmung der Inspectionsreisen ist auf den Grad der Wichtigkeit der verschiedenen Linien, auf eingetretene bedenkliche Ereignisse, sowie auf Anzeigen und Beschwerden besondere Rücksicht zu nehmen.

Auch der General-Inspector selbst und dessen Stellvertreter sind berechtigt und verpflichtet, sowohl in besonders wichtigen Fällen, wie auch sonst zeitweise über vorausgegangene Anzeige bei dem Präsidium des Eisenbahnministeriums Inspectionsreisen vorzunehmen.

Alle Organe der General-Inspection haben über ihre Bereisungen ordentliche Reisetagebücher zu führen.

Die General-Inspectionsorgane haben sich nach Erforderniss jeder Gattung von Zügen und jeder Wagenclasse zu bedienen, sowie nach Bedarf die Eisenbahnstrecken auch auf der Locomotive, beziehungsweise der Draisine zu befahren oder dieselben zu begehen.

Bei der Vornahme von Inspectionen durch die Functionäre der General-Inspection sind die Executivorgane der Bahnen verpflichtet, die für die Amtshandlung erforderlichen Auskünfte zu ertheilen und diese Functionäre über deren Verlangen auch innerhalb ihres Dienstbereiches, nach Zulässigkeit des Dienstes, zu begleiten.

§ 8.

Die von den General-Inspectionsorganen bei ihren Inspectionsreisen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen sind, sofern sie nicht so geringfügig sind, dass deren Behebung schon durch eine Rücksprache im kurzen Wege veranlasst werden konnte, von der General-Inspection voerst den betreffenden Directionen, und zwar bei den Privatbahnen der obersten executiven Verwaltungsstelle und bei den Staatsbahnen der betreffenden Staatsbahn-Direction, in deren Bereich die Wahrnehmung gemacht wurde, im Erlasswege bekanntzugeben.

Sollte von Seiten der betreffenden Verwaltungsstelle, beziehungsweise der Staatsbahn-Direction die Abstellung der bekanntgegebenen Gebrechen unterlassen werden, oder sollte die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten erheischen, so hat der General-Inspector unter Beachtung der vom Eisenbahnministerium erlassenen allgemeinen Vorschriften und speciellen Anordnungen die den Umständen angemessenen Verfügungen zu treffen oder, sofern es sich um eine Abänderung oder Neuerlassung von Vorschriften handelt, bei dem Eisenbahnministerium in Antrag zu bringen.

Die die Strecken bereisenden Organe der General-Inspection selbst sind in der Regel nicht berechtigt, aus Anlass entdeckter Mängel oder Gebrechen aus eigener Amtsgewalt an Ort und Stelle irgend welche Verfügungen und Anordnungen zu treffen. Dieselben sind vielmehr verpflichtet, die wahrgenommenen Mängel und Gebrechen so genau als möglich zu erheben, die betheiligten Bahnorgane hierauf sofort aufmerksam zu machen und dem General-Inspector hierüber zu berichten.

In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge ist und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit bedrohen, eine augenblickliche Verfügung erheischt, sind alle Organe der General-Inspection kraft ihrer aus dem Gesetze fliessenden Vollmacht berechtigt und verpflichtet, sofort die den Umständen angemessene Verfügung unter eigener Verantwortung zu treffen und schriftlich niederzulegen.

Sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahn haben solchen Anordnungen augenblicklich Folge zu leisten, wogegen jedem, der sich durch eine solche Anordnung beschwert erachtet, die nachträgliche Berufung an die General-Inspection im vorgeschriebenen Dienstwege vorbehalten bleibt.

In solchen dringenden Fällen sind die General-Inspectionsorgane, falls es die Sicherheit des Dienstes erfordert, auch berechtigt, Beamte und Diener der Eisenbahnen augenblicklich zu suspendiren. Eine weitere Disciplinargewalt steht der General-Inspection gegen Beamte und Diener der Privatbahnen im Rahmen der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 gegen Beamte und Diener der Staatseisenbahnen aber nicht zu.

§ 9.

Gegen alle Verfügungen und Entscheidungen der General-Inspection steht innerhalb der Frist von vierzehn Tagen der Recurs an das Eisenbahnministerium offen.

§ 10.

Die Organe der General-Inspection sind berechtigt, sich zu ihren Amtshandlungen des Betriebstelegraphen zu bedienen.

Zufolge Anordnung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers hat mit Giltigkeit vom 1. August d. J. nachstehende Diensteintheilung des Eisenbahnministeriums in Wirksamkeit zu treten:

Präsidialbureau.

I. Section für juridisch-administrative Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, sowie für das Localbahnwesen.

Departement 1 für legislative und internationale Eisenbahn-Angelegenheiten, sowie für allgemeine aus dem Staatshoheits- und Staatsaufsichtsrechte entspringende Agenden;
„ 2 für das Eisenbahn-Concessionswesen einschliesslich der Concessionirung von Bahnen niederer Ordnung (administratives Localbahnamt);
„ 3 für die technische Mitwirkung bei der Sicherstellung von Bahnen niederer Ordnung (technisches Localbahnamt);
„ 4 für Personal-Angelegenheiten;
„ 5 für Humanitäts- und Sanitäts-Angelegenheiten;
„ 6 für Organisations- und sonstige allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten;
„ 7 für den Eisenbahnbau betreffende verwaltungsrechtliche Angelegenheiten;
„ 8 für den Eisenbahnbetrieb betreffende und sonstige Rechts-Angelegenheiten, sowie für Steuer- und Gebühren-Angelegenheiten.

II. Section für finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens und für die Eisenbahn-Statistik.

Departement 9 für allgemeine finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnministeriums und insbesondere des Staatseisenbahn-Betriebes;
„ 10 für finanzielle Angelegenheiten insbesondere des Eisenbahnbaues;
„ 11 für die Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen in finanzieller Hinsicht und insbesondere aus dem Titel der Staatsgarantie und der Subventionirung durch den Staat;
„ 12 für Angelegenheiten der Eisenbahn-Statistik.

III. Section für commercielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens.

Departement 13 für Angelegenheiten des Personen- und Gepäcktarifes;
„ 14 für Tarif-Angelegenheiten des inländischen Güterverkehres;
„ 15 für Tarif-Angelegenheiten des ausländischen Güterverkehres;
„ 16 für Angelegenheiten des Transport- und Reclamations-Dienstes;
„ 17 für Angelegenheiten der Einnahmen-Controle.

IV. Section für technische Angelegenheiten des Eisenbahnwesens.

Departement 18 für Angelegenheiten der Eisenbahn-Trassirung und des Eisenbahn-Neubaues.
„ 19 für Angelegenheiten der Bahnerhaltung und Bahnaufsicht, einschliesslich der Ergänzungs- und Reconstructions-Bauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;
„ 20 für allgemeine Angelegenheiten des Verkehrsdienstes;
„ 21 für die specielle Ueberwachung der Ausübung des Verkehrsdienstes in verkehrstechnischer und wirthschaftlicher Beziehung;
„ 22 für das Eisenbahnwesen betreffende elektrische Anlagen, einschliesslich der technischen Angelegenheiten des Telegraphendienstes, sowie für sonstige Specialanlagen und Specialeinrichtungen;
„ 23 für maschinentechnische Constructionen, sowie für Angelegenheiten des Zugförderungs- und Werkstättendienstes;
„ 24 für militärische Eisenbahn-Angelegenheiten.

Tariferstellungs- und Abrechnungs-Bureau,
Ministerial-Rechnungs-Departement,
Hauptcasse der Oesterr. Staatsbahnen.

Die vier Sectionen des Eisenbahnministeriums wurden von Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister unterstellt:

Sr. Excellenz dem k. und k. geheimen Rathe und Sectionschef Dr. Heinrich Ritter von Wittek die Section I;

dem Sectionschef Ludwig Wrba die Section II;

dem mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleideten Ministerialrathe Dr. Franz Liharzik die Section III und

dem Sectionschef Max Ritter von Pichler die Section IV.

Ferner hat Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister ernannt:

zum Vorstande des Präsidialbureau den Ministerialrath Dr. Alfred Freiherrn von Buschman;

zu Departements-Vorständen:

für das Departement 1 den Sectionsrath Theodor Edlen von Hankenberg;
" " " 2 den Sectionsrath Dr. Zdenko Ritter von Forster;
" " " 3 den Ministerialrath Carl Wurmb;
" " " 4 den Sectionsrath Demeter Ritter von Mertens;
" " " 5 den General-Directionsrath Dr. Giovanni Prini;
" " " 6 den Ministerialrath Dr. Ferdinand Zehetner;
" " " 7 den Ministerialrath Dr. Theodor Haberer;
" " " 8 den Ministerialrath Dr. Emil Hardt;
" " " 9 den Ministerialrath August Kann;
" " " 10 den Sectionsrath Franz Schäffer;
" " " 11 den Sectionsrath Hugo Freiherrn von Buschman;
" " " 12 den Sectionsrath Camill Kuranda;
" " " 13 den Ministerialrath Dr. Josef Ritter von Küchler;
" " " 14 den Ministerialrath Dr. Max Freiherrn von Buschman;
" " " 15 den Ministerialrath Anton Kühnelt;
" " " 16 den mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten General-Directionsrath Dr. Victor Röll;
" " " 17 den Ministerialrath Adolf Seyschab;
" " " 18 den Sectionsrath Adolf Doppler;
" " " 19 den Ministerialrath Alois Staně;
" " " 20 den Ministerialrath Gustav Gerstel;
" " " 21 den mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten General-Directionsrath Ferdinand Titze;
" " " 22 den Sectionsrath Max Edlen von Leber;
" " " 23 den Ministerialrath Hans Kargl;
" " " 24 den mit dem Titel eines Regierungsrathes bekleideten General-Directionsrath Adolf Petrossi.

Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 30. Juli 1896, betreffend die Uniformirung der dem Ressort dieses Ministeriums angehörigen Staatsbeamten.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 29. Juli 1896 wird mit Bezug auf den § 5 der Verordnung des Gesammtministeriums vom 20. October 1889 (R.-G.-Bl. Nr. 176) als Farbe für den Uniformkragen und für die Aermelaufschläge, beziehungsweise für die an den Uniformen anzubringenden Passepoils und die Parolis am Mantelkragen der dem Ressort des Eisenbahnministeriums angehörigen Staatsbeamten Orangegelb festgesetzt, und haben diese Uniformen zur Unterscheidung von den gleichfalls die orangegelbe Egalisirungsfarbe tragenden Uniformen der Beamten des Handelsressorts folgende besondere Merkmale zu erhalten:

Auf dem Stehkragen der Galauniform der Beamten von der VIII. Rangsclasse aufwärts ist beiderseits neben den Distinctionsrosetten ein in der Farbe der letzteren, d. i. in Silber, und auf dem Umlegkragen des Rockes der Dienstuniform aller Beamten beiderseits ein in Gold gesticktes einseitiges Flugrad, weiters auf der Stirnseite der Kappe am unteren Theile der Schlinge, an Stelle des kleinen vergoldeten Adlerknopfes, ein kleines doppelseitiges goldenes Metallflugrad anzubringen. Endlich wird die an der rechten Seite des Hutes befindliche Hutschlinge, an Stelle des bisher verwendeten Uniformknopfes, mit einem in Gold gestickten doppelseitigen Flugrad befestigt.

Auf Grund derselben Allerhöchsten Ermächtigung wird weiters gestattet, dass diese Beamten sich im internen Dienste, das ist zum Kanzleigebrauche und innerhalb der Bahnhofräume, statt des Dienstuniformrockes einer Uniformblouse aus dunkelgrünem Tuche mit auf dem Stehkragen angebrachten Parolis aus orangegelbem Sammte bedienen dürfen. Für Beamte der XI. bis incl. IX. Rangsclasse sind auf den Parolis nebst dem in Gold gestickten einseitigen Flügelrade 1 bis 3 Distinctionsrosetten aus Gold anzubringen, und bei den Beamten von der VIII. Rangsclasse aufwärts die für die Galauniform vorgeschriebenen Distinctionsabzeichen sammt dem in Silber gestickten Flügelrade auf den Parolis ersichtlich zu machen.

Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Aufstellung eines Wandkrahnes in Falkenau an der Eger.) Das Project für die Aufstellung eines Wandkrahnes von 3000 kg Tragkraft an der Mauer des Heizhauses in der Station Falkenau a. d. Eger zum Auf- und Abladen der zur Auswechslung bestimmten Locomotiv- und Tenderräderpaare wurde zur Ausführung genehmigt. [18. Juli, E.-M.-Z. 486/IV.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Aufstellung einer Brückenwaage in Weisswasser.) Das Project für die Aufstellung einer Brückenwaage von 5000 kg Tragkraft sammt Waaghäuschen in der Station Weisswasser wurde genehmigt. [17. Juli, E.-M.-Z. 544/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Umgestaltung und Erweiterung der Geleiseanlage bei der Ladestelle Dreifaltigkeitsschacht in Poln.-Ostrau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Freistadt in Schlesien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung der Geleiseanlage bei der Ladestelle Dreifaltigkeitsschacht in Poln.-Ostrau für den 3. August anberaumt. [G.-I.-Z. 13.705.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Erweiterung der Station Zwittau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Zwittau anlässlich der Einmündung der Localbahn Zwittau-Polička für den 8. August anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Gustav Nischelwitzer bestimmt. [G.-I.-Z. 13.517.]

Localbahn Borki wielkie-Grzymałów. (Ertheilung des Bauconsenses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 24. April vorgenommenen Stationscommission für die Station Skalat, dann der in der Zeit vom 20. bis 28. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów, Strecke km 0·0—30·750, wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 6001.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge von der Eigenthumsgrenze des Geleises der Localbahn in der Station Nakři-Netolitz bis Ende des Hauptgeleises in der Station Netolitz Stadt 13·203 km und die Betriebslänge von der Aufnahmsgebäude-Mitte in der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger bis zur Aufnahmsgebäude-Mitte in der Station Netolitz Stadt 13·071 km.

Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienenhöhe in Meter
Nakři-Netolitz . .	Station	0·000	397·158
Radomilic	Verladestelle	2·713	406·859
Libějic	Haltestelle	5·804	423·729
Rabin	Station	9·310	430·401
Netolitz Stadt . .	Station	13·603	424·138

[E.-M.-Z. 6453.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 21. Juni, Z. 39.758, dem Eduard Kegel, dem August Gresch und dem Carl Schossberger für eine von der Station Szepes-Béla-Barlanliget der Linie Podolin—Szepes-Béla—Poprád-felka der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, über Zsidjár und die Gemarkung der Gemeinde Polspad bis zur ungarisch-galizischen Grenze nächst Neumarkt führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 26.215, dem Vorstande der Lévaer Sparcasse-Direction Alexander Holló für eine von der Endstation Léva der Localbahn Párkány-Nána—Léva ausgehende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich zur Verbindung verschiedener Industrie-Etablissements mit der Eisenbahnstation im Bereiche der Stadt Léva verzweigende normalspurige Strasseneisenbahn mit Dampf-, eventuell mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 38.318, der Firma Ganz & Comp., Actiengesellschaft für Eisengiesserei und Maschinenfabrikation in Budapest im Vereine mit der Firma Lindheim & Comp. als Concessionären der Strasseneisenbahnen in Pozsony (Pressburg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1895]) für eine von einem geeigneten Punkte der innerstädtischen Hauptlinie der Pozsonyer Strasseneisenbahnen abzweigende, längs dem Donauquai bis zum Bahnhofe Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) der Localbahn Pozsony-Ujváros — Szombathely (Steinamanger) der Transdanubischen (westungarischen) Localbahnen führende normalspurige Stadtbahnlinie mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 40.701, dem Einwohner von Kaposvár und Dampfmühlbesitzer Moriz Hirschmann für ein vom Frachtenbahnhofe der Station Kaposvár der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyes—Zágráb (Agram)—Fiume ausgehendes, mit Berührung diverser Industrie-Etablissements und Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Kaposvár sich verzweigendes normalspuriges Strasseneisenbahnnetz mit Pferde-, Dampf- oder elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 41.312, der Budapester Eisenbahn-Bauunternehmung, Firma Gabriel Bakos, für eine von der Station Ungvár der Linien Nyiregyháza—Csap—Ungvár und Ungvár—Berezsna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen oder einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Ungvár—Nagy-Mihály—Bártfa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1895, Vorconcession Post 2) abzweigende, über Bozos, Ör-Darma, Tarnócz, Sislócz, Bátfa, Palló, Matyócz, Vajkócz und die Gemarkung der Gemeinde Véskócz bis Nagy-Kapos führende normalspurige Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb, eventuell eine derlei Localbahn auf die Dauer eines Jahres
6. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 41.047, den Arader Einwohnern Anton Péterffy und Moriz Pless für eine von der zukünftigen Station Mikolaka der projectirten Localbahn mit elektrischem Betriebe Arad-Panlis abzweigende, über Glogovátz, Mondorlak, Csicsér bis Gyorok und von dort aus
   a) einerseits diese über Kuvin und Kovasznicza mit Berührung der Világoser Weinkellereien in der Station Világos mit der Linie Arad—Világos—Nagy-Halmágy verbindende,
   b) andererseits über Ménes und die Gemarkung der Gemeinde Paulis bis Baraczka und von dort aus bis zu den staatlichen Weinrebenpflanzschulen des Bezirkes Világos-Ménes führende

   normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Kassa. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die ergänzungsweise technisch-polizeiliche Begehung des in Erweiterung begriffenen Netzes der Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb im Bereiche der kgl. Freistadt Kassa (Kaschau) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894) angeordnet.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLVIII. Stückes.) Das am 22. Juli herausgegebene CXLVIII. Stück enthält unter

Nr. 2389: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung der Oberpfalz und von Regensburg, Kammer des Innern, vom 3. Juni 1896, ad Z 9615, betreffend die Festsetzung der Controltermine bei der Eintrittsstation Haselbach-Höll, kgl. Bezirksamt Waldmünchen, für die Vicheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2390: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 13. Juli 1896, Z. 14.606/IV, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien in das Küstenland.

Nr. 2391: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. Juli 1896, Z. 69.735, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach und durch Niederösterreich.

— (Inhalt des CXLIX. Stückes.) Das am 23. Juli herausgegebene CXLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2392: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 17. Juli 1896, Z. 19.221/IV, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach Dalmatien.

— (Inhalt des CL. Stückes.) Das am 24. Juli herausgegebene CL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2393: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. Juli 1896, Z. 11.271, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach Krain.

Nr. 2394: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. Juli 1896, Z. 13.706, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des CLI. Stückes.) Das am 25. Juli herausgegebene CLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2395: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 22. Juli 1896, Z. 9411, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach Kärnten.

Nr. 2396: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 23. Juli 1896, Z. 27.830, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Mähren.

Nr. 2397: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. Juli 1896, Z. 70.217, betreffend den Viehverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Dänemark.

Nr. 2398: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. Juli 1896, Z. 70.568, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CLII. Stückes.) Das am 27. Juli herausgegebene CLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2399: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. Juli 1896, Z. 60.705, betreffend die Bestimmung der Eisenbahnstationen Domazyr und Janów der Linie Lemberg (Kleparów)—Janów als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 2400: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 22. Juli 1896, Z. 8684, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Salzburg.

Nr. 2401: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. Juli 1896, Z. 120.853, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Böhmen.

Nr. 2402: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 23. Juli 1896, Z. 21.942, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Steiermark.

Nr. 2403: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 22. Juli 1896, Z. 12.543/II, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

Nr. 2404: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 23. Juli 1896, Z. 12.771/II, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 2405: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 24. Juli 1896, Z. 21.888, betreffend Massregeln für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren nach und aus Steiermark.

— (Inhalt des CLIII. Stückes.) Das am 28. Juli herausgegebene CLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2406: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. Juli 1896, Z. 8806, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Salzburg.

— (Inhalt des CLIV. Stückes.) Das am 29. Juli herausgegebene CLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2407: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. Juli 1896, Z. 64.022, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Galizien.

Nr. 2408: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 26. Juli 1896, Z. 9785, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus einigen Bezirken in Steiermark nach Kärnten.

Nr. 2409: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. Juli 1896, Z. 21.128, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2410: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 25. Juli 1896, Z. 8958, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren Bezirken in Steiermark nach Salzburg.

Nr. 2411: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 22. Juli 1896, Z. 19.862, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Bezirke Zupanjac in Bosnien nach Dalmatien.

Nr. 2412: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 24. Juli 1896, Z. 9604, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Kärnten.

— (Inhalt des CLV. Stückes.) Das am 30. Juli herausgegebene CLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2413: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 28. Juli 1896, Z. 14.106, betreffend das Verbot der Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren nach und aus den Bezirken Teschen und Jablunkau in Schlesien.

Nr. 2414: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 27. Juli 1896, Z. 8915, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach der Stadt Salzburg.

Nr. 2415: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 24. Juli 1896, Z. 11.485, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Krain.

Nr. 2416: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. Juli 1896, Z. 12.629, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Bezirke Zupanjac in Bosnien nach der Bukowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Juni 1896.

Artikel	Lager am 1. Juni	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Juni
	Metercentner			
Weizen	476	208	316	368
Roggen	300	101	201	200
Gerste	1418	—	501	917
Hafer	2252	2201	1356	3097
Malz	817	309	88	1038
Mais	963	1894	515	2342
Diverse	5785	3074	5545	3314
Total	12011	7787	8522	11276

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Juli d. J. dem Oberrechnungsrathe Josef Jarosch aus Anlass der von ihm angesuchten Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und vorzüglichen Dienstleistung den Titel und Charakter eines Rechnungsdirectors allergnädigst zu verleihen geruht.

Glanz m. p.

Der Handelsminister hat den Rechnungsrath Johann Klima zum Oberrechnungsrathe im Personalstande der dem Handelsministerium unterstehenden Rechnungs- und Fachrechnungs-Departements ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem seit 1. October 1895 giltigen Tariftheil III, Heft 2 für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband werden auf Seite 59 folgende Frachtsätze berichtigt:

Csorna—Austerlitz auf **147** Heller
„ —Gaya „ **142** „
„ —Nemotitz „ **147** „

Wien, am 29. Juli 1896. [566]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Csorbasee-Zahnradbahn.

Eröffnung des Betriebes.

Die von der Station Csorba der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende und zum Csorbasee führende Csorbasee-Zahnradbahn wird am 29. Juli 1896 für den Gesammtverkehr eröffnet.

Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern tritt für diese Bahn am genannten Tage ein Localtarif in Kraft, welcher bei der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Maria Valeria utcza 11 sz.) erhältlich ist.

Budapest, am 29. Juli 1896. [567]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Tarifirung für Eisen- und Stahlwaaren etc., Ausnahmesätze nach St. Petersburg. (Theil I, Abth. B und Theil II.)

Mit Giltigkeit vom 1./13. August 1896 tarifiren für den russischen Durchlauf Drahtseile der Pos. E—7, 45 der Güterclassification statt nach Diff. 41 nach Diff. **43**, die übrigen Artikel der russischen Gruppen 33 und 61 (Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen [ausgenommen landwirthschaftliche]), und zwar jene, welche bisher in den Diff. 41 eingereiht waren, nach Diff. **38**, und jene, welche bislang nach Diff. 42 tarifirten, nach Diff. **43**.

Ueberdies werden für alle jene Artikel, bei denen auf den Ausnahmetarif nach Moskau in der Güterclassification verwiesen ist, auch für St. Petersburg Ausnahmesätze eingeräumt. Die betreffenden Frachtsätze betragen für

die Strecken	Güter, welche gewöhnlich tarifiren nach Normalclasse								
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
	Kopeken Noten pro 100 kg exclusive obligatorischer Nebengebühren								
Granica—St. Petersburg	494	412	330	275	206	165	137	124	110
Brody-Reichsgrenze—St. Petersburg .	453	377	302	252	189	151	126	113	101

Wien, am 30. Juli 1896. [568]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen.

Am 15. August 1896 treten für frisches Obst, Gemüse und Melonen an Stelle der im Nachtrage VI zu Theil II, Heft 5, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16, bezw. der im Nachtrage V zu Theil II, Heft 6, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 nachstehend angeführte Frachtsätze in Kraft, und zwar:

Von	nach									
	Dresden-Altstadt		Dresden-Friedrichstadt		Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bahnh.)		Leipzig I (Bayer. Bahnh.)		Leipzig II (Dresdn. Bahnh.)	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
Cormons	892	632	898	636	901	637	914	683	914	683
Görz	885	629	891	633	894	634	907	680	907	680

Wien, am 29. Juli 1896. [569]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Wallfahrerverkehr nach Kenty.

Fahrpreisermässigung.

Aus Anlass der nach Kenty stattfindenden Wallfahrten gelangen vom 30. Juli bis einschliesslich 2. August 1896 in der Station Dzieditz ermässigte Tour- und Retourkarten nach Kenty zum Preise von

II. Classe	III. Classe
fl. 1·10	fl. —·60

zur Ausgabe. Dieselben berechtigen zur Hinfahrt mit allen fahrplanmässigen Personenzügen, zur Rückfahrt in der Zeit vom 30. Juli bis einschliesslich 1. August mit den fahrplanmässigen Personenzügen, am 2. August nur mit dem von Kenty nach Dzieditz verkehrenden Separatzuge.

Wien, am 27. Juli 1896. [570]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Sonstige Nachrichten.

Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr mit Stationen der Bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft München. Tarif vom 1. November 1893. (Ausgabe von Rundreisekarten.) Ab 15. Juli 1896 werden folgende Rundreisekarten ausgegeben:

1. Kempten—Pfronten; Füssen—Biessenhofen—Kempten oder umgekehrt
   II. Cl. 5·00 Mk., III. Cl. 3·30 Mk.
2. Kaufbeuren—Füssen; Pfronten—Kempten—Kaufbeuren oder umgekehrt
   II. Cl. 5.50 Mk., III. Cl. 3.60 Mk.

Die Rundreisekarten lauten für Personenzug und sind 10 Tage giltig.

Dieselben kommen rechtzeitig zur Ausgabe.

Ausfuhrtarif für den Verkehr von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen trs., Prostken trs., Illowo trs. und Alexandrowo trs., vom 1. Jänner 1895. (Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.) Mit Wirksamkeit vom 15. August 1896 treten die in obenbezeichnetem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Alexandrowo trs. ausser Kraft. Die Einführung neuer Frachtsätze erfolgt voraussichtlich mit gleichem Zeitpunkte und wird besonders bekannt gegeben.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V.S.B.), vom 1. August 1895. (Rückvergütung für Schiefersendungen.) Die in der bezüglichen Bekanntmachung unter „Sonstige Nachrichten" im Verordnungs-Blatte Nr. 74 vom 4. Juli 1896 bezifferten Beträge werden auch für Schiefersendungen in Wagenladungen von 10.000 kg ab Buchs (Rheinthal), welche zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III b direct abgefertigt werden, zurückvergütet.

— (Ergänzung des Tarifes.) Mit Wirksamkeit vom 14. Juli 1896 sind für die Station Marktredwitz auf Seite 25 des Tarifes nachstehende Anstosstaxen an Ingolstadt C.-B. (Seite 47) nachzutragen:

Eilgut	Stückgut		Specialtarif für best. Stückg.		A	B	I		II		III	
	1	2	a	b			a	b	a	b	a	b
Anstossbeträge in Centimes für 100 kg												
536	268	268	195	195	163	145	122	110	122	85	85	53

Im I. Nachtrage ist auf Seite 4, Zeile 9 von oben, nach Marktschorgast-Berneck zu ergänzen: „Marxgrün-Steben,**" ferner auf Seite 6 die Frachtsätze für Aadorf — Schweinfurt Stadt in 247 und Elgg—Schweinfurt Stadt in 249 Cts., endlich auf Seite 11 der Stationsname Weissenborn in „Weissenhorn" zu berichtigen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Verkauf von Altmaterialien.

Die im Materialmagazine Wien Westbahnhof und Gmünd vorräthigen Altmaterialien, und zwar: Alteisenmateriale, Altmetalle, diverse Abfälle, Maculaturpapier und alte Fässer, gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe gelangenden Materialgattungen und Quantitäten sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Kaiser Franz Josef-Bahnhof, Zugförderungs- und Werkstätten-Abtheilung) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind, mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien" bis längstens **13. August 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction abzugeben und das im § 4 der Bedingnisse vorgeschriebene Angeld bei der k. k. Betriebsdirectionscasse zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 9 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im August 1896.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection gelangen nachstehende, im Materialmagazine in Mähr.-Schönberg lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als: Eisenblech, Eisendraht, Guss-, Pausch- und Zerreneisen, Achsen, Bohr- und Drehspäne, Stahl, Tyres, Bruch-, Platten- und galv. Kupfer, Bruchmessing, Messingrohre, Rothguss, Kupfer- und Rothgussspäne, Bruchzink, Abfälle von Kautschuk-, Leder-, Posamentir-, Schafwoll- und Tuchwaaren.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen, per Bogen mit einem fünfzig Kreuzer-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterial-Ankauf" bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection bis längstens **24. August 1896, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage Materialmagazin Mähr.-Schönberg, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Aussehreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Olmütz, am 1. August 1896.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1302	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Güter des Specialtarifes 1	Stadlau	Prag (Nordwestbahnhof) oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	82 kr.		Im Kartirungswege		
1303	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—7 / der Pos. E—6 der allgemeinen Güterclassification	Arnau	Würbenthal oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 5. August 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 100 kr. b) 95 kr.	a) 100 kr. b) 83 kr.	Im Kartirungswege		
1304	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Düngergyps	Lundenburg (K.F.N.B.)	Selč (St. E. G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	50·7 kr.		Im Kartirungswege		
			Schwefelsaures Ammoniak zum Düngen	Angern (K.F.N.B.)		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen				53 kr.				
1305	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Flusseisen-Ingots und sonstige Eisenartikel der Classe C	Stefanau	Segen-Gottes	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	39·4 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1306	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk der Position C—14, Glaubersalz der Position G—24, Säuren der Position S—14 und Soda der Position S—46 der allgemeinen Güterclassification	Kralup St.E.G.	Wien (K.F.J.B., K.F.N.B. und St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 5. August 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Temporärer Anhang zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2 der St.E.G. vom 1. Jänner 1896, bezw. Nachtrag II zum Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenh.-Verb.	89 kr.	84 *) kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		*) Dieser Frachtsatz gilt auch dann, wenn die bezeichneten Artikel — einzeln oder zusammengeladen — in der bedungenen Menge mit einem oder mehreren, höchstens jedoch fünf Frachtbriefen aufgeliefert werden
1307	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.)	Schönau (B.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindest. für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	119·9 kr.		Im Kartirungswege		
1308	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Kalksteine	Beraun	Lnzec (L.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 5. August 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 22		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
				Hlubočep						19				
1309	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Opočno	Hermsdorf-Oelberg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife		Kreuzer 18·2	14	4·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
					Ottendorf					19·9	15	4·9		
1310	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Holz der Pos. H—19, Punkt 1. und 3. der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch über 6·3 m Länge	Frankenmarkt	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		kr. 44	kr. 35	kr. 9	Im Kartirungswege		
				Vöcklamarkt						44	34	10		
				Redl-Zipf						43	33	10		
				Timmelkam						43	33	10		
				Vöcklabruck						41	32	9		
				Frankenmarkt	Wien II (K.F.J.B.)					46	37	9		
				Vöcklamarkt						46	36	10		
				Redl-Zipf						46	35	11		
				Timmelkam						45	35	10		
				Vöcklabruck						44	34	10		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1311	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Papier der Position P—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	W e l s	I n n s b r u c k	a) Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg pro Frachtbrief b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f e	a) 340 b) 226 c) 212 } Heller inclus. Manip.-Gebühr	a) 330 b) 216 c) 196 } Heller inclus. Manip.-Gebühr	a) 10 b) 10 c) 16 } Heller	Im Kartirungswege		

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
DRAISINEN,
Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,
Patronen und Geschosse. (512)

Christoph Schramm
Lack- und Firniss-Fabriken
Wien-Simmering und Offenbach a/M.
Errichtet 1837.
Filiale in BERLIN S.W., Alexandrinenstrasse Nr. 23.
Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke
Kutschenlacke, Präparationslacke
Terebine, Filling up.-Spachtelkitt
Locomotivlacke (516)
in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C., Hansvogteiplatz 2. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 18.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Knnstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH. Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Spoditions-Bnrean nnd commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatshahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bnkowina.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach nnd von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zn festen Sätzen nach und von allen Richtnngen des In- nnd Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnrean für internationale Transporte.
Transportübernahmen zn festen Uebernahmssätzen nach allen Richtnngen. Sammelladnngen von nnd nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbrnck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfnrt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen. Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Znfnhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladnngen.

Ant. Ferns in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Burean für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlnngen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emhallage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packlente. — Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellsohaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition nnd Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition nnd Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition nnd Commission. Transport-Uebernahme zn fixen Frachtsätzen nach allen Richtnngen. Sammelladnngen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

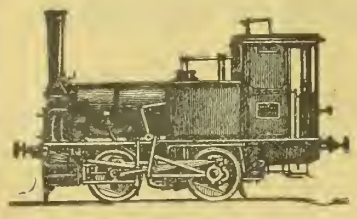
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

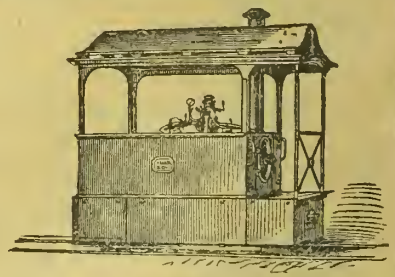
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

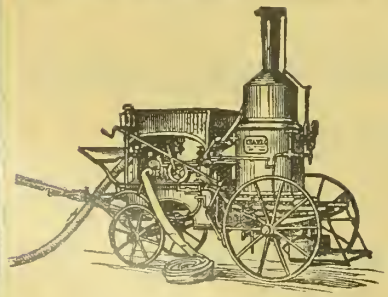
MÜNCHEN und LINZ.

(515)

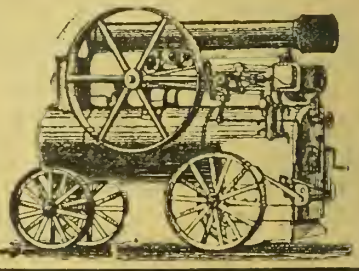




Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 87. **Wien, 4. August 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Diensteintheilung des k. k. Eisenbahnministeriums. — Diensteintheilung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 20. Juli 1896, Z. 1379/E.-M., betreffend die Erlassung einer Dienstinstruction für das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der Oesterr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium.

Im Nachstehenden wird die mit 1. August d. J. in Wirksamkeit tretende Dienstinstruction für das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der Oesterr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium erlassen und zur Kenntniss aller Organe gebracht.

Guttenberg m. p.

Dienstinstruction
für das
Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der Oesterreichischen Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium.

Wirkungskreis des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau.

§ 1.

Das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist ein dem k. k. Eisenbahnministerium einverleibtes und speciell der III. Section desselben unterstelltes Hilfsamt dieses Ministeriums und fungirt in Ansehung des Staatseisenbahndienstes für nachfolgsnde Angelegenheiten:

a) Die Aufstellung, Drucklegung, Verlautbarung und Einführung der Localtarife (inclusive Kilometerzeiger) sammt Nachträgen für den Personen- und Güterverkehr nach den einschlägigen Weisungen der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums.

b) Die Verlautbarung und Einführung von Frachtermässigungen im Güterverkehre, welche vom k. k. Eisenbahnministerium gewährt werden, und zwar für den Localverkehr, sowie — insoweit die Verlautbarung der Staatseisenbahn-Verwaltung obliegt — auch für die Anschluss- und Verbandsverkehre.

c) In Ansehung der in- und ausländischen Anschluss- und Verbandsverkehre, und zwar sowohl für die Personen- als die Güterverkehre, die Vorbereitung für die Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums in allen tarifarischen Angelegenheiten, sowie in allen Angelegenheiten, betreffend die Verkehrstheilungen, Reingewinnantheile, Quotisirungen und Instradirungen etc., jedoch mit der Einschränkung, soweit es sich um die in einzelnen Verbänden zu erledigenden Angelegenheiten handelt.

Zu dieser Vorbereitung gehört auch die Führung der Verhandlungen mit anderen in- und ausländischen Transportanstalten, sowie die Besorgung der Verbandsangelegenheiten, inclusive des Vorsitzes in den Conferenzen jener Verbände, für welche die Geschäftsführung der Staatseisenbahn-Verwaltung übertragen ist.

Die Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung bei Verhandlungen über tarifarische Angelegenheiten, welche nicht für einen einzelnen Verband, sondern gleichmässig für alle oder mehrere Verbände ausgetragen werden, wird dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten. Hieher gehören z. B. alle Verhandlungen für den Bereich des deutschen Eisenbahnvereines, sowie jene des internationalen Tarifcomité und sonstiger derartiger internationaler Vereinigungen.

d) die Durchführung der sub c) erwähnten Entscheidungen bei der Aufstellung, Drucklegung, Verlautbarung und Einführung der directen Tarife, insoweit einschlägige Verfügungen für den Bereich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder auf Grund der Geschäftsführung in den Verbänden der Staatseisenbahn-Verwaltung zukommen.

e) Mit der im Punkte c) enthaltenen Einschränkung die Vorbereitung für die Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums in Bezug auf reglementarische Bestimmungen und sonstige Fragen des Transportdienstes für die einzelnen Verbände hinsichtlich des Personen- und Güterverkehres. Vorbehalten bleiben dem k. k. Eisenbahnministerium im Sinne der Bestimmung sub Punkt c) z. B. die Verhandlungen über zwischen den Bahnverwaltungen zu vereinbarende Instructionen hinsichtlich der Versehung des Transportdienstes, über die Unificirung der reglementarischen Bestimmungen, sowie die Verhandlungen für den Bereich des deutschen Eisenbahnvereines und die Verhandlungen über Angelegenheiten des Transportdienstes im internationalen Tarifcomité oder in sonstigen derartigen internationalen Vereinigungen.

f) Die Durchführung der sub e) erwähnten Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums.

g) Mit der gleichen Einschränkung wie ad c) und e) die Vorbereitung für die Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums in Ansehung der Regelung des Verrechnungs-, Abrechnungs- und Saldirungsdienstes, sowie der Regelung der Behandlung von Einnahmenrückersätzen hinsichtlich des directen Personen- und Güterverkehres, sowie die Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung in den Verwaltungskörpern der Verbands-Abrechnungsstellen. Vorbehalten bleiben dem k. k. Eisenbahnministerium z. B. die Verhandlungen über zwischen den Bahnverwaltungen zu vereinbarende Verrechnungsinstructionen, dann die Verhandlungen über die Einrichtung von Abrechnungsstellen, welche für mehrere Verbände die Geschäfte besorgen, sowie die Behandlung einschlägiger Fragen im internationalen Tarifcomité oder in sonstigen derartigen internationalen Vereinigungen.

h) Die Durchführung der sub g) erwähnten Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums.

i) Die Redaction des General-Gütertarifes und die Betheilung der Dienststellen mit denselben.

k) Die Herausgabe der Tarifübersicht.

l) Die Führung des Tarifarchives.

m) Die Führung des Tarifdepots hinsichtlich der Tarife für den Localverkehr und — soweit dieselbe der Staatseisenbahn-Verwaltung zukommt — auch hinsichtlich der Tarife für die directen Personen- und Güterverkehre.

n) Die Erstellung von Verbandsabrechnungen, deren Behandlung dem Bureau von Seiten der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums zugewiesen wird.

o) Die Aufstellung und Prüfung der Cartellabrechnungen inclusive der Vertretung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bei den bezüglichen Commissionen und Verhandlungen.

p) Die Führung der Transportstatistik und insbesondere einer Wagenladungsstatistik.

Ausserdem obliegt dem Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau über Verlangen die Unterstützung der Staatsbahn-Directionen bei Besorgung der in den Wirkungskreis derselben fallenden Angelegenheiten des Tarif-, Transport- und Verrechnungsdienstes durch Beigabe von sachkundigen Vertretern zu den von den Staatsbahn-Directionen zu führenden Verhandlungen über obige Angelegenheiten. Insbesondere gilt letzteres von der Entsendung von Organen des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau zur Unterstützung der Staatsbahn-Directionen bei Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung in der österreichischen und österreichisch-ungarischen Directoren-Conferenz, sowie den Comités derselben.

Endlich obliegt dem Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau die Ausführung aller Studien, Erhebungen, Verhandlungen und Erledigungen, welche demselben von der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums aufgetragen werden.

Ausführung der Weisungen der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums.

§ 2.

Bei seiner Geschäftsführung hat das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau genau nach den Weisungen der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums vorzugehen, welche sich entweder auf fallweise Entschliessungen gründen oder Normativbestimmungen vorstellen, welche bei gleichartigen Geschäften, wie z. B. Aufstellung der in die directen Tarife einzurechnenden Antheile oder Berücksichtigung der Concurrenzen über fremde Transportwege etc., grundsätzlich zu beachten sind.

Speciell hinsichtlich der Verhandlungen mit fremden Transportunternehmungen sind vor Abhaltung der betreffenden Conferenzen unter Vorlage der bezüglichen Tagesordnungen die Weisungen der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums über den in den einzelnen Fragen einzunehmenden Standpunkt einzuholen. Angelegenheiten des Tarif-, Transport- und Verrechnungsdienstes sind hiebei getrennt zu behandeln und nach der Ressorteintheilung der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums bei den Departements

13, für Angelegenheiten der Personen- und Gepäckstarife,

14, für Tarifangelegenheiten des inländischen Güterverkehres,

15, für Tarifangelegenheiten des ausländischen Güterverkehres,

16, für Angelegenheiten des Transport- und Reclamationsdienstes, und
17, für Angelegenheiten der Einnahmencontrole
vorzulegen.

Stellung nach Aussen.

§ 3.

Das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau vertritt in allen im § 1 erwähnten Angelegenheiten innerhalb des ihm zukommenden Wirkungskreises die Staatseisenbahn-Verwaltung und steht zu diesem Behufe mit sämmtlichen dem k. k. Eisenbahnministerium unterstehenden Dienststellen, sowie mit anderen Behörden — mit Ausnahme der k. k. und k. und k. Ministerien, sowie den sonstigen Centralstellen und der Landesbehörden — ferner mit den in- und ausländischen Transportunternehmungen und den Parteien in unmittelbarer Geschäftsverbindung. Der dienstliche Verkehr mit den den k. k. Staatsbahn-Directionen unterstellten Dienststellen hat grundsätzlich im Wege der betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen zu erfolgen. Nur in Fällen besonderer Dringlichkeit, namentlich wenn es sich um die Einholung von Auskünften oder um Verfügungen wegen Einführung oder Aufhebung von Tarifen, sowie ermässigten Fahrpreisen oder Frachtsätzen handelt, sind directe Verständigungen der den k. k. Staatsbahn-Directionen unterstehenden Dienststellen zulässig.

In allen solchen Fällen sind jedoch gleichzeitig auch die betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen zu verständigen.

Form des dienstlichen Verkehres mit der vorgesetzten III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums.

§ 4.

Bei der Berichterstattung an die III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums ist sich thunlichst einfacher Geschäftsformen zu bedienen.

Ueber Angelegenheiten geringeren Umfanges und geringerer Wichtigkeit ist im mündlichen Wege Vortrag zu erstatten, und sind die ertheilten Weisungen lediglich in den betreffenden Acten unter Contrasignirung durch den zur Ertheilung der Weisung competenten Functionär der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums zu vermerken.

Insbesondere gilt dies von der Einholung der im § 2 erwähnten Informationen.

Im schriftlichen Verkehre ist die betreffende Angelegenheit in Form eines Votums in einem Acte des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau darzustellen, und ist dieser Act brevi manu der III. Section des k. k. Eisenbahnministeriums zur Beisetzung der Entscheidung vorzulegen.

Bei allen Vorlagen ist grundsätzlich an der im § 2 erwähnten Trennung der Agenden nach Massgabe der Ressorteintheilung der Departements 13—17 festzuhalten.

Angelegenheiten, welche in den Wirkungskreis des k. k. Eisenbahnministeriums fallen und dem Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau zur actenmässigen Behandlung zugewiesen werden, sind auf Referatsbogen des k. k. Eisenbahnministeriums zu bearbeiten. Die Revision und Approbation solcher Acten erfolgt in der gleichen Weise wie jene der Acten des betreffenden Departements, zu dessen Ressort die Angelegenheit gehört, so dass für diese Acten dem Vorstande des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau nur eine Vorapprobation zukommt.

Geschäftsabtheilungen.

§ 5.

Das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau besteht aus nachbenannten Abtheilungen:

a) Für den Personen- und Gepäcksverkehr;
b) für den Local-Güterverkehr und den inländischen Anschluss- und Verband-Güterverkehr;
c) für den ausländischen Anschluss- und Verband-Güterverkehr;
d) für Angelegenheiten des General-Gütertarifes, des Tarifarchives, des Tarifdepots und der Transportstatistik;
e) für die Verbands- und Cartellabrechnungen.

Die Kanzleigeschäfte des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau werden in eigenen Hilfsämtern (Einreichungsprotokoll, Kanzleiexpedit und Registratur) besorgt.

Personalstand.

§ 6.

Der Personalstand des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau besteht aus einem Director im Range eines Centralinspectors der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, fünf Abtheilungsvorständen in Range von Oberinspectoren der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und dem nöthigen, dem Personalstande der k. k. Oesterr. Staatsbahnen entnommenen Hilfspersonale.

Das für das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau nöthige Kanzleidienerpersonale wird demselben aus dem Stande der Diener des k. k. Eisenbahnministeriums zugewiesen.

Director.

§ 7.

Der Director ist der Vorstand des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau. Er hat dasselbe nach Aussen zu vertreten, die Aufsicht über das Personale zu führen, die gesammten Geschäfte zu leiten, für den geregelten Geschäftsgang zu sorgen und die genaue Erfüllung der den einzelnen Abtheilungen und ihren Bediensteten vorgezeichneten Pflichten und Dienstverrichtungen zu überwachen.

Director-Stellvertreter.

§ 8.

Als Director-Stellvertreter fungirt, falls nicht diesbezüglich eine andere Entscheidung durch den k. k. Eisenbahnminister getroffen wird, der rangälteste Abtheilungsvorstand. Derselbe hat den Director in dessen Verhinderung oder Abwesenheit in allen vorerwähnten Obliegenheiten zu vertreten.

Abtheilungsvorstände.

§ 9.

Die zur unmittelbaren Leitung der Abtheilung berufenen Abtheilungsvorstände haben die Geschäfte und Arbeiten ihrer Abtheilungen unter das zugewiesene Personale angemessen zu vertheilen, für deren schleunige und vorschriftsmässige Vollziehung zu sorgen und darüber zu wachen, dass das zugewiesene Personale seinen Dienstobliegenheiten genau nachkomme.

Stellvertreter der Abtheilungsvorstände.

§ 10.

Als Stellvertreter des Abtheilungsvorstandes fungirt, falls nicht ein Stellvertreter eigens ernannt ist, der nach dem Abtheilungsvorstande rangälteste Beamte, welcher verpflichtet ist, sich mit den Geschäften der Abtheilung soweit vertraut zu machen, dass er in der Lage ist, im Falle der Abwesenheit des Abtheilungsvorstandes dessen Geschäfte zu besorgen.

Ausfertigung der Reinschriften.

§ 11.

Die Reinschrift aller Ausfertigungen, welche von dem Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau ausgehen — dieselben mögen selbstständig oder in Form von Aeusserungen auf den Ministerialacten erfolgen — ebenso wie Einsichtsbemerkungen auf den Ministerialacten sind vom Director und in dessen Verhinderung oder Abwesenheit vom Director-Stellvertreter zu fertigen, und zwar von ersterem durch einfache Beisetzung seiner Namensfertigung, von letzterem unter weiterer Beifügung der Worte: „In Vertretung“ oder abgekürzt: „I. V.“

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 14. Juli 1896, Z. 232/II, an sämmtliche österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, ausgenommen die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, die Localbahn Innsbruck-Hall, Wiener Localbahnen, dann Dampftramway-Unternehmungen und Zahnradbahnen, betreffend die Beleuchtung der Bahnhofperrons bei Dunkelheit.

In der am 20. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung des Staatseisenbahnrathes wurde der von einem Mitgliede gestellte Antrag angenommen, durch h. a. Vermittlung darauf hinwirken zu lassen, dass die Bahnhofperrons bei Dunkelheit auf die ganze Länge der Personenzüge beleuchtet werden.

Das Eisenbahnministerium nimmt hievon Anlass, die geehrten Eisenbahn-Verwaltungen einzuladen, diesem Gegenstande, welcher für die Sicherheit der Passagiere und für die Verkehrsabwicklung in den Stationen von Wichtigkeit ist, die gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden und die Perronbeleuchtung, wo sie nicht vollkommen klaglos sein sollte, entsprechend zu verbessern.

Wien, am 14. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Diensteintheilung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Präsidialbureau.

1. Specielle Präsidialgeschäfte;
2. die Personalangelegenheiten des dem Ministerium selbst angehörigen Personals, sowie diejenigen der Vorstände und Vorstandstellvertreter der General-Inspection, des Central-Wagendirigirungsamtes und der Staatsbahn-Directionen;
3. die Bestellung der landesfürstlichen Commissäre und der von der Regierung zu ernennenden Verwaltungsrathsmitglieder bei den bestehenden Privatbahn-Unternehmungen;
4. alle die Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes und die persönlichen Verhältnisse der Mitglieder desselben betreffenden Angelegenheiten;
5. Angelegenheiten, betreffend die Beziehungen der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung zur Publicistik;
6. die Verwaltung der Bibliothek und des historischen Museums, sowie die Vertretung des Ministeriums im Archivrathe;
7. die Geschäfte des Hausökonomates und der Hilfsämter, sowie die Verwaltung des Amtspauschales des Ministeriums.

Section I

für juridisch-administrative Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, sowie für das Localbahnwesen.

Departement 1 für legislative und internationale Eisenbahn-Angelegenheiten, sowie für allgemeine aus dem Staatshoheits- und Staatsaufsichtsrechte entspringende Agenden.

1. Die Angelegenheiten der allgemeinen Eisenbahn-Gesetzgebung, einschliesslich der gesetzlichen Sicherstellung neuer, auf Staatskosten herzustellender Eisenbahnen, sowie alle sonstigen legislativen Angelegenheiten, sofern dieselben nicht speciell anderen Departements zugewiesen sind;

2. Die Führung der Verhandlungen über Eisenbahn-Staatsverträge, sowie sonstige internationale Eisenbahn-Angelegenheiten, soweit letztere nicht speciell anderen Departements übertragen werden;

3. speciell die Angelegenheiten des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, sowie sonstiger internationaler Vereinbarungen in Bezug auf das Eisenbahn-Transportwesen, legislatorische Arbeiten, welche das Transportrecht betreffen, endlich die Angelegenheiten, betreffend die Erlassung des Betriebsreglements; *)

4. alle Angelegenheiten, betreffend die Geltendmachung des staatlichen Einlösungsrechtes, die Uebernahme bestehender Eisenbahnen in das Eigenthum oder in den Betrieb des Staates und die Abwicklung der Agenden der verstaatlichten Eisenbahnen unter Mitwirkung der II. Section;

5. alle allgemeinen, aus dem Staatshoheits- und dem Staatsaufsichtsrechte entspringenden Agenden bezüglich der bestehenden Bahnen, insoweit dieselben nicht speciell anderen Sectionen oder Departements zugewiesen sind, einschliesslich der unter Mitwirkung der II. Section zu führenden Verhandlungen über finanzielle Operationen, insbesondere Aufnahme oder Convertirung von Anlehen bestehender Privatbahnen;

6. Die Prüfung der Statuten der Eisenbahn-Gesellschaften und die Mitwirkung bei der Genehmigung dieser Statuten, sowie die Behandlung aller sonstigen das Ressort des Ministeriums berührenden Vereinsangelegenheiten.

Departement 2 für das Eisenbahn-Concessionswesen einschliesslich der Concessionirung von Bahnen niederer Ordnung (administratives Localbahnamt).

1. Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für projectirte Privatbahnen (Hauptbahnen, Bahnen niederer Ordnung und Schleppbahnen);

2. die Verhandlungen wegen gesetzlicher Sicherstellung und Concessionsertheilung bezüglich der bezeichneten Bahnen, sowie alle damit zusammenhängenden Amtshandlungen (einschliesslich der Aufstellung und Prüfung von Rentabilitätsberechnungen), soweit erforderlich, unter Mitwirkung der II. und IV. Section;

3. die Verhandlungen mit den Landesvertretungen in Betreff der Unterstützung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung von Seiten der einzelnen Königreiche und Länder im Wege der Landesgesetzgebung;

4. die Behandlung der allgemeinen societären und administrativen Angelegenheiten der bestehenden Tramwayunternehmungen und sonstiger bestehender Specialbahnen, soweit diese Angelegenheiten nicht in den speciellen Wirkungskreis anderer Sectionen oder Departements fallen, und in diesem letzteren Falle die Mitwirkung bei der Erledigung solcher Angelegenheiten.

Departement 3 für die technische Mitwirkung bei der Sicherstellung von Bahnen niederer Ordnung (technisches Localbahnamt).

In Ansehung solcher zu concessionirenden Bahnen niederer Ordnung, welche von autonomen Körperschaften oder von Privaten, bezw. auf deren Rechnung ausgeführt werden sollen:

1. die Begutachtung der einlangenden Projecte in technischer Hinsicht;

2. die Vornahme von einschlägigen Trassirungsarbeiten, Aufstellung von General- und Detailprojecten für Rechnung der Interessenten, sofern dies für erforderlich erkannt wird;

3. die Aufstellung der technischen Concessionsbedingnisse;

4. die Einleitung der commissionellen Amtshandlungen (Trassenrevision, Stationscommission, politische Begehung und Enteigungsverhandlung, sowie staatliche Collaudirung);

5. die Intervention bei den vorgedachten Commissionen;

6. die Erledigung der Commissionsoperate in technischer Beziehung;

7. die Mitwirkung bei den Concessionsverhandlungen und bei den einschlägigen legislativen Actionen;

8. die Aufsicht und Controle (executiver Aufsichtsdienst) über die Ausführung des Baues;

9. die Mitwirkung hinsichtlich der Personalangelegenheiten der bei der Durchführung der Trassirungsarbeiten des Departements zeitlich in Verwendung stehenden Bediensteten.

Departement 4 für Personalangelegenheiten.

1. Alle allgemeinen, die Regelung des Personalwesens bei der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung, sowie bei den Privatbahnen betreffenden Angelegenheiten, und zwar soweit hiebei das beim Ministerium selbst verwendete Personal berührt wird, im Einvernehmen mit dem Präsidialbureau;

2. bezüglich der dem Ministerium unterstehenden Dienststellen die die Systemisirung des Personalstandes, dann die Aufstellung und Führung des Personalstatus und der Ranglisten betreffenden Angelegenheiten;

3. alle dem Ministerium vorbehaltenen concreten Personalangelegenheiten bezüglich des bei den unterstehenden Dienststellen verwendeten Personals mit Ausnahme der Angelegenheiten der Vorstände und Vorstandstellvertreter der General-Inspection, des Central-Wagendirigirungsamtes und der Staatsbahn-Directionen;

4. die Erledigung von Beschwerden in Personalangelegenheiten der Privateisenbahnen;

5. die Mitwirkung bei der Aufstellung des Budgets der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung in Ansehung der persönlichen Auslagen.

Departement 5 für Humanitäts- und Sanitätsangelegenheiten.

1. Alle allgemeinen, die Errichtung von Wohlfahrtseinrichtungen der Staats- und Privatbahnen oder die Abänderung der Statuten solcher Anstalten und Fonds betreffenden Angelegenheiten;

2. die dem Ministerium vorbehaltenen administrativen Agenden der bestehenden Altersversorgungs- und sonstigen Humanitätsanstalten für das Personal des Ministeriums und der demselben unterstehenden Dienststellen; dann die Vertretung in den statutenmässigen Verwaltungsstellen (Ausschüssen, Curatorien etc.) der vorgedachten Versorgungs- und Humanitätsfonds und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen, soweit diese Vertretung nicht den untergeordneten Dienststellen zusteht oder übertragen wird;

3. die oberste Ueberwachung der Durchführung der gesetzlichen Kranken- und Unfallversicherung sowohl

*) Anmerkung. Diese unter 3 angeführten Angelegenheiten werden bis auf Weiteres ausserhalb des Departementsverbandes von dem Vorstande des Departements 14, in directer Unterordnung unter den Vorstand der Section I bearbeitet.

im Bereiche der Staatsbahn-Verwaltung wie bei den Privatbahnen;

4. alle die Regelung des Sanitätswesens auf den Staats- und Privatbahnen betreffenden Angelegenheiten, sowie insbesondere die oberste Leitung und Ueberwachung des Sanitätsdienstes auf den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen;

5. die Behandlung der Gesuche und Anträge wegen Gewährung von einmaligen oder dauernden Gnadengaben an ausserhalb des activen Dienstverbandes stehende Personen zu Lasten des Etats der Staatsbahn-Verwaltung.

Departement 6 für Organisations- und sonstige allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

1. Alle die Organisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung betreffenden Angelegenheiten;

2. die Regelung des Eisenbahn-Fachbildungswesens;

3. die einheitliche Behandlung der Angelegenheiten des Staatseisenbahnrathes, soweit dieselben nicht in den Wirkungskreis der anderen Sectionen und beziehungsweise des Präsidialbureau fallen, insbesondere die Einberufung, die Zusammenstellung der Mittheilungen und die Vorbereitung des sonstigen Materials für die Verhandlungen desselben, die Vertassung der Verhandlungsprotokolle etc.;

4. die einheitlichen und speciell administrativen Angelegenheiten solcher, insbesondere internationaler eisenbahnfachlicher Congresse und Vereinigungen, an denen sich das Eisenbahnministerium als solches oder Namens der österreichischen Staatsbahn-Verwaltung betheiligt;

5. die Evidenz des fremdländischen Eisenbahnwesens in administrativer Hinsicht und die Vornahme einschlägiger administrativer Studien;

6. die Wahrung der Einheitlichkeit des Instructionswesens, und zwar insbesondere für den Dienstbereich der Staatsbahn-Verwaltung, die Verfassung und Hinausgabe der Instructionen, soweit dieselben den Wirkungskreis des Departements betreffen, und die Mitwirkung bei der Ausarbeitung jener Instructionen, die in den Wirkungskreis der anderen Departements fallen;

7. die Redaction des internen Amtsblattes des Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatsbahn-Verwaltung im Einvernehmen mit den übrigen Sectionen und Departements;

8. die Angelegenheiten des aussertarifmässigen Fahrbegünstigungswesens;

9. alle das Uniformwesen betreffenden Angelegenheiten;

10. die Angelegenheiten der Bureauinventar- und Kanzleimaterialien-Beschaffung, sowie derjenigen der Drucksachen-Verwaltung für den Bereich der Staatsbahn-Verwaltung, soweit diese Angelegenheiten nicht das Hausökonomat des Ministeriums betreffen;

11. Angelegenheiten, betreffend die Gewährung von Spenden und Beiträgen für fremde wohlthätige oder öffentliche Zwecke;

12. sonstige allgemeine Angelegenheiten der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung.

Departement 7 für den Eisenbahnbau betreffende verwaltungsrechtliche Angelegenheiten.

1. Die Behandlung und Erledigung aller mit dem Baue von Eisenbahnen und deren Bestande zusammenhängenden verwaltungsrechtlichen Angelegenheiten, u. zw. insbesondere:

a) Enteignungs- und Grundeinlösungssachen;
b) die dem Ministerium vorbehaltene Ingerenz in Bezug auf die Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher, die Beistellung der Regierungscommissäre und Ausübung der diesfälligen Functionen bei den vom Staate gebauten oder erworbenen Eisenbahnen, sowie bei den auf inländischem Gebiete gelegenen Linien ausländischer Eisenbahn-Verwaltungen;
c) Verkauf von Bahngrundstücken;
d) Rechtsverhältnisse der Bahnanrainer;
e) mit dem Baue und Bestande von Eisenbahnen zusammenhängende Strassen, Wasser-, Forst- und Bergrechts-Angelegenheiten;
f) rechtliche Seite der Vertragsverhältnisse über die Ausführung von Bahnbauten und über einschlägige Lieferungen;
g) rechtliche Seite der Vertragsverhältnisse über Bahnanschlüsse;
h) Bestandverträge etc.;

2. die Mitwirkung bei Verfassung von Entwürfen, einschlägiger Gesetze und Verordnungen;

3. die Mitwirkung bei den das verwaltungsrechtliche Gebiet berührenden Entscheidungen der IV. Section über die Commissionsergebnisse bei Eisenbahnbauten und die Entscheidung über das gleiche Gebiet berührende Beschwerden und Recurse in Eisenbahnbausachen;

4. die Vertretung des Eisenbahnministeriums in den den Eisenbahnbau oder Eisenbahnbestand betreffenden Angelegenheiten vor dem Verwaltungsgerichtshofe und dem Reichsgerichte;

5. die Behandlung der dem Ministerium vorbehaltenen allgemeinen und administrativen Angelegenheiten der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Departement 8 für den Eisenbahnbetrieb betreffende und für sonstige Rechtsangelegenheiten, sowie für Steuer- und Gebührenangelegenheiten.

1. Die Behandlung und Erledigung aller dem Ministerium vorbehaltenen, mit dem Betriebe der Staats- und Privatbahnen und deren allgemeiner Verwaltung zusammenhängenden Rechtsangelegenheiten, insbesondere:

a) die rechtliche Seite aller auf die Ausführung des Bahnbetriebes bezüglichen Vertragsverhältnisse;
b) Haftpflichtsachen;
c) sonstige Rechts- und insbesondere Entschädigungsansprüche aus dem Personen- und Sachentransporte;
d) Assecuranzangelegenheiten;
e) rechtliche Beziehungen zu anderen staatlichen Verwaltungsressorts und zu anderen Verkehrsunternehmungen;
f) das Personalwesen betreffende Rechtsangelegenheiten;
g) Lieferungs- und Cautionssachen etc.;

2. Angelegenheiten, welche die Besteuerung der Eisenbahnen, sowie des Eisenbahnpersonales betreffen; dann die Gebührenbemessung in Eisenbahnsachen betreffende Angelegenheiten;

3. die Mitwirkung bei Verfassung der Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen, die sich auf die unter 1. und 2. angeführten Angelegenheiten beziehen;

4. die Vertretung des Eisenbahnministeriums in denselben Angelegenheiten vor dem Verwaltungsgerichtshofe und dem Reichsgerichte;

5. die rechtliche Begutachtung finanzieller Transactionen und die Erstattung sonstiger Rechtsgutachten.

Section II.

für finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens und für die Eisenbahnstatistik.

Departement 9 für allgemeine finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnministeriums und insbesondere des Staatseisenbahnbetriebes.

1. Die Aufstellung des Jahresbudgets des Eisenbahnministeriums auf Grundlage der Seitens der unterstehenden Dienststellen und insbesondere Seitens der Staatsbahn-Directionen in Vorlage gebrachten Voranschläge, alle finanziellen auf das Budget und dessen Vertretung bezüglichen conceptiven Arbeiten einschliesslich des einschlägigen Verkehres mit dem Finanzministerium und dem obersten Rechnungshofe;

2. die oberste Evidenz der durch das Finanzgesetz bewilligten Credite und die Aufstellung der erforderlichen periodischen Nachweisungen über die erzielten und voraussichtlichen Verwaltungsergebnisse insbesondere auch im Vergleiche zu den Ziffern des Finanzgesetzes und zu den Ergebnissen des Vorjahres;

3. die Mitwirkung bei der dem Departement 12 obliegenden Ausarbeitung des Jahres-Geschäftsberichtes der Staatsbahn-Verwaltung;

4. die einheitliche Regelung des gesammten Ausgabenverrechnungsdienstes einschliesslich der Materialverrechnung und des Cassendienstes der unterstehenden Directionen, insbesondere Hinausgabe aller diesfälligen allgemeinen Vorschriften und Instructionen einschliesslich des Contirungsschemas;

5. die Ausübung der obersten effectiven Controle über den Ausgabenverrechnungs- und Cassendienst bei den Staatsbahn-Directionen, sowie die oberste Material- und Inventarcontrole, und zwar sowohl bezüglich des Materialbeschaffungsdienstes wie bezüglich der Gebahrung mit den Materialvorräthen und mit dem Materialvorrathfonds einschliesslich der Aufstellung der diesfälligen Gesammtnachweisungen;

6. die finanzielle Verwaltung sämmtlicher Investitionsfonds, insbesondere die Antragstellung über die eventuelle Fructificirung derselben;

7. die oberste finanzielle Verwaltung der bei der Staatsbahnverwaltung bestehenden Humanitätsfonds, insbesondere die Stellung von Anträgen über die Fructificirung der Fondsbestände und die Deckung eventueller Ausfälle;

8. die Mitwirkung bei der dem Ministerium obliegenden obersten Ueberwachung der Wirthschaftlichkeit in allen Zweigen des Dienstes und die Erstattung diesfälliger Anregungen;

9. die Veranlassung der Erfolgung von Seitens der Staatsbahn-Directionen angesprochenen Dotationen.

Departement 10 für finanzielle Angelegenheiten insbesondere des Eisenbahnbaues.

1. Die Mitwirkung bei der Aufstellung des Staatsvoranschlages des Eisenbahnministeriums und bei der Vertretung desselben in Ansehung des Staatseisenbahnbaues;

2. die Mitwirkung bei der Aufstellung der jeweiligen Gesammterfordernisse für die vom Staate auf eigene oder fremde Rechnung auszuführenden Bahnbauten;

3. die oberste Evidenz und Ueberwachung der Einhaltung der gesetzlich bewilligten, bezw. von den betreffenden Privatgesellschaften oder Concessionären der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Verfügung gestellten Baucredite und die Mitwirkung bei der Hinausgabe der Baucredite an die Bauleitungen;

4. die oberste Evidenz der Interessentenbeiträge für die im Punkte 2 bezeichneten Bahnen und die Sorge für die Einbringung derselben;

5. die Veranlassung der Erfolgung der von den Eisenbahn-Bauleitungen angesprochenen Baudotationen;

6. alle die einheitliche Regelung des Bauverrechnungsdienstes betreffenden Angelegenheiten, insbesondere die Aufstellung und Abänderung des Contirungsschemas für den Eisenbahnbau;

7. die oberste Controle des Verrechnungsdienstes für den Staatseisenbahnbau, die Mitwirkung bei der Prüfung der abgeschlossenen Rechnungen über vom Staate auf eigene oder fremde Rechnung ausgeführte Bahnbauten, sowie die Uebersendung dieser Baurechnungen an den obersten Rechnungshof, bezw. an die betreffenden Privatbahngesellschaften oder Concessionäre und die einschlägige weitere Correspondenz mit diesen Stellen;

8. die Evidenz und Ueberwachung der Einhaltung der für Erweiterungs- und Ergänzungsbauten gesetzlich bewilligten Extraordinarial-Credite.

Departement 11 für die Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen in finanzieller Hinsicht und insbesondere aus dem Titel der Staatsgarantie und der Subventionirung durch den Staat.

1. Die Mitwirkung bei Verhandlungen über die Concessionirung neuer Privatbahnen in Absicht auf die hiebei zu treffenden Bestimmungen und bezw. Vereinbarungen finanzieller Natur, sowie die spätere Ueberwachung der Einhaltung aller in dieser Richtung bestehenden gesetzlichen oder concessionsmässigen oder sonst vereinbarten Bestimmungen;

2. alle das Staatsgarantie-Rechnungswesen und die Betheiligung der Staatsverwaltung an den Reinerträgnissen von Privateisenbahnen betreffenden Agenden;

3. die Mitwirkung bei Aufstellung des Staatsvoranschlages und der Staatsrechnungsabschlüsse in Absicht auf die vom Staate garantirten Bahnen und hinsichtlich der finanziellen Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für Privatbahnen;

4. die Vornahme der dem Staate vorbehaltenen Prüfung und Feststellung der Baurechnungen über ausgeführte Privatbahnen;

5. die finanziellen Angelegenheiten der Wiener Verkehrsanlagen;

6. die Ueberprüfung der finanziellen Gebahrung der Krankencassen der Privatbahnen;

7. die Zusammenstellung der Eisenbahn-Einnahmenausweise behufs ihrer Publication im Verordnungsblatte;

8. die Mitwirkung bei allen das finanzielle Gebiet berührenden Angelegenheiten der bestehenden Privateisenbahnen und der verpachteten Staatsbahnen, insbesondere bei den Verhandlungen in Betreff der Uebernahme bestehender Privatbahnen in das Eigenthum oder in den Betrieb des Staates, einschlägige Erhebungen und Studien finanzieller Natur, Prüfung der gesellschaftlichen Bücher und Rechnungsaufstellungen etc.;

9. die Erstattung von Gutachten in finanziellen Angelegenheiten, insbesondere über die Convertirung von Eisenbahnanlehen, die Aufstellung von Tilgungsplänen etc.

Departement 12 für Angelegenheiten der Eisenbahnstatistik.

1. Alle die einheitliche Regelung des eisenbahnstatistischen Dienstes, sowohl im Allgemeinen, wie insbesondere für den Dienstbereich der Staatsbahn-Verwaltung betreffenden Angelegenheiten;

2. die Ueberprüfung der von den anderen Sectionen und Departements, sowie von den unterstehenden Dienststellen gelieferten, den Staatsbahndienst betreffenden fachstatistischen Daten und die Verarbeitung derselben zur einheitlichen Statistik der Staatsbahnverwaltung;

3. die Redaction des Jahres-Geschäftsberichtes der Staatsbahnverwaltung im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Sectionen und Departements;

4. die Zusammenstellung und Herausgabe der allgemeinen (derzeit mit Ungarn gemeinsamen) Eisenbahnstatistik und der sonstigen die Staats- und Privatbahnen umfassenden statistischen Publicationen (Hauptergebnisse, Ausweise über Bahnlängen, Schleppbahnen, Fahrbetriebsmittel etc.) auf Grund der derzeit im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung festgestellten einheitlichen Formularien und einschliesslich der Sammlung und Ueberprüfung der von den Privatbahnen aufgestellten Vorlagen statistischer Natur;

5. alle auf statistischer Grundlage herauszugebenden eisenbahnfachlichen Publicationen des Eisenbahnministeriums;

6. die Vertretung des Eisenbahnministeriums in der statistischen Centralcommission, sowie die Besorgung des dienstlichen Verkehres mit derselben;

7. die Angelegenheiten der internationalen Eisenbahnstatistik und speciell der deutschen Vereinsstatistik, die Vertretung des Eisenbahnministeriums auf den internationalen statistischen Congressen, sowie überhaupt auf Fragen der Eisenbahnstatistik berührenden Conferenzen hinsichtlich dieser Fragen;

8. die Behandlung der dem Eisenbahnministerium zukommenden amtlichen Mittheilungen über das ausländische Eisenbahnwesen, sowie die Evidenthaltung des letzteren und die Vornahme statistisch-administrativer Studien;

9. die Redaction des allgemein zugänglichen Verordnungs- und Anzeigeblattes des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit den übrigen Sectionen und Departements.

Section III

für commercielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens.

Departement 13 für Angelegenheiten des Personen- und Gepäckstarifes.

1. Alle Entscheidungen und Genehmigungen in Ansehung der Erstellung, Abänderung und Auslegung der Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr einschliesslich des Militärtarifes;

2. die Bewilligung aller tarifmässigen Fahrbegünstigungen für die Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen und die Mitwirkung bei der Aufstellung der Normen für die Bewilligung aussertarifmässiger Fahrbegünstigungen;

3. die Genehmigung aller von der Staatseisenbahnverwaltung mit anderen Eisenbahnen und sonstigen Transportunternehmungen in Ansehung des Personen- und Gepäcksverkehres abzuschliessenden tarifarischen Vereinbarungen, sowie die Erlassung von Normen und Instructionen für die einschlägigen Verhandlungen mit den betheiligten Bahnen;

4. die sub 1 bis 3 genannten Entscheidungen und Genehmigungen auch gegenüber den Privatbahn-Verwaltungen nach Massgabe der concessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften;

5. die Erledigung von Beschwerden gegen Entscheidungen der Staatsbahn-Directionen, sowie der Privatbahnen in Angelegenheiten des Personen- und Gepäckstarifes;

6. die Begutachtung von das Ressort des Departements betreffenden Fragen in Bezug auf das Eisenbahnwesen überhaupt oder bezüglich einzelner Bahnprojecte;

7. die Mitwirkung bei Staatsverträgen über Eisenbahnanschlüsse, sowie bei den Concessionsverhandlungen, insbesondere bei der Aufstellung der tarifarischen Concessionsbedingnisse;

8. alle Angelegenheiten, welche die Erlassung oder Abänderung allgemein giltiger Vorschriften (Gesetze, Verordnungen etc.) auf dem Gebiete des Personen- und Gepäckstarifes betreffen;

9. die Behandlung der das Ressort des Departements betreffenden Angelegenheiten für den Staateisenbahnrath;

10. die Errichtung und Auflassung von Reisebureaux;

11. die grundsätzliche Regelung der Massnahmen zur Hebung des Fremdenverkehres;

12. die Ueberwachung der Dienstführung der Staatsbahn-Directionen und der Dienstesausübung der übrigen Dienststellen der Staatsbahn-Verwaltung, sowie auch derjenigen der Privatbahnen in tarifarischer Beziehung hinsichtlich des Personen- und Gepäcksverkehres, auch durch Entsendung von Controloren;

13. die Mitwirkung bei Aufstellung des Staatsvoranschlages und bei Ausarbeitung des Verwaltungsberichtes der Staatseisenbahn-Verwaltung rücksichtlich der Einnahmen aus dem Personenverkehre;

14. die Vertretung bei das Ressort des Departements betreffenden eisenbahnfachlichen Conferenzen und Verbänden, soweit die diesfällige Betheiligung dem Eisenbahnministerium vorbehalten ist;

15. die Evidenz des fremdländischen Eisenbahnwesens in Ansehung des Personen- und Gepäckstarifes und die Vornahme einschlägiger Studien;

16. die Mitwirkung bei den Personalangelegenheiten der Tarifreferate der Staatsbahn-Directionen, soweit dieselben dem Ministerium vorbehalten sind, im Einvernehmen mit den Departements 14 und 15;

17. die Mitwirkung bei der Redaction des commerciellen Beiblattes zum Amtsblatte des Eisenbahnministeriums.

Departement 14 für Tarifangelegenheiten des inländischen Güterverkehres.

1. Alle Entscheidungen und Genehmigungen in Ansehung der Erstellung, Abänderung und Auslegung der Tarife für den inländischen Güterverkehr der Oesterr. Staatsbahnen einschliesslich des Militärtarifes;

2. die Bewilligung aller Frachtermässigungen und sonstigen Zugeständnisse tarifarischer Natur in dem sub 1 genannten Güterverkehre der Oesterreichischen Staatsbahnen, soweit diese Bewilligung nicht den Staatsbahn-Directionen ausdrücklich überlassen ist, und für

letztere Fälle die Erlassung und Abänderung der bezüglichen Instructionen;

3. die Genehmiguug aller von der Staatseisenbahn-Verwaltung mit anderen Eisenbahnen und sonstigen Transportunternehmungen für den unter 1 genannten Verkehr abzuschliessenden Vereinbarungen commercieller Natur, als: Vereinbarungen über die Erstellung directer Tarife, Cartelle, Quotisirungen, Instradirungen u. dergl., ferner Erlassung von Normen und Instructionen für die einschlägigen Verhandlungen mit den betheiligten Bahnen;

4. die sub 1 bis 3 genannten Entscheidungen und Genehmigungen auch gegenüber den Privatbahn-Verwaltungen nach Massgabe der concessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften;

5. die Erledigung von Beschwerden gegen Entscheidungen der Staatsbahn-Directionen, sowie der Privatbahnen in den dem Departement zugewiesenen commerciellen Angelegenheiten;

6. die Begutachtung von das Ressort des Departements betreffenden commerciellen Fragen in Bezug auf das Eisenbahnwesen überhaupt oder bezüglich einzelner Bahnprojecte;

7. die Mitwirkung bei Staatsverträgen über Eisenbahnanschlüsse, sowie bei den Concessionsverhandlungen, insbesondere bei der Aufstellung der tarifarischen Concessionsbedingnisse;

8. alle Angelegenheiten, welche die Erlassung oder Abänderung allgemein giltiger Vorschriften (Gesetze, Verordnungen etc.) auf dem Gebiete des Tarifwesens betreffen, eventuell im Einvernehmen mit den Departements 13 und 15;

9. die Behandlung der das Ressort des Departements betreffenden commerciellen Angelegenheiten für den Staatseisenbahnrath;

10. die Genehmigung tarifarischer Abmachungen für Schlepp- und Industriebahnen, welche an die im Staatsbetriebe stehenden Bahnen anschliessen.

11. die Errichtung und Auflassung commercieller Agenturen, eventuell im Einvernehmen mit dem Departement 15;

12. die Ueberwachung der Dienstführung der Staatsbahn-Directionen und der Dienstesausübung der übrigen Dienstesstellen der Staatsbahn-Verwaltung, sowie auch derjenigen der Privatbahnen in tarifarischer Beziehung hinsichtlich des inländischen Güterverkehres, auch durch Entsendung von Controloren;

13. die Mitwirkung bei Aufstellung des Staatsvoranschlages und bei der Ausarbeitung des Verwaltungsberichtes der Staatseisenbahn-Verwaltung rücksichtlich der Einnahmen aus dem Güterverkehre im Einvernehmen mit dem Departement 15;

14. die Vertretung bei das Ressort des Departements betreffenden eisenbahnfachlichen Conferenzen und Verbänden in tarifarischen Angelegenheiten, soweit die diesfällige Betheiligung dem Eisenbahnministerium vorbehalten ist;

15. die Mitwirkung bei den Personalangelegenheiten der Tarifreferate der Staatsbahn-Directionen, soweit dieselben dem Eisenbahnministerium vorbehalten sind, im Einvernehmen mit den Departements 13 und 15;

16. die Redaction des commerciellen Beiblattes zum Amtsblatte des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit den Departements 13 und 15 und den übrigen betheiligten Departements;

17. die Aufstellung und Abänderung der Normen für das von der Staatsbahnverwaltung für eigene Rechnung betriebene Salzgeschäft, sowie für etwaige andere derartige, kaufmännisch zu betreibende Geschäfte.

Departement 15 für Tarifangelegenheiten des ausländischen Güterverkehres.

1. Alle Entscheidungen und Genehmigungen in Ansehung der Erstellung, Abänderung und Auslegung der Tarife für die ausländischen Güterverkehre der Oesterr. Staatsbahnen;

2. die Bewilligung aller Frachtermässigungen und sonstigen Zugeständnisse tarifarischer Natur in den sub 1 genannten Verkehren;

3. die Genehmigung aller von der Staatseisenbahn-Verwaltung mit anderen Eisenbahnen und sonstigen Transportunternehmungen für die unter 1 genannten Verkehre abzuschliessenden Vereinbarungen commercieller Natur, als Vereinbarungen über die Erstellung directer Tarife, Cartelle, Quotisirungen, Instradirungen u. dgl., ferner Erlassung von Normen und Instructionen für die einschlägigen Verhandlungen mit den betheiligten Bahnen;

4. die sub 1 bis 3 genannten Entscheidungen und Genehmigungen auch gegenüber den Privatbahn-Verwaltungen nach Massgabe der concessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften;

5. die Erledigung von Beschwerden gegen Entscheidungen der Staatsbahn-Directionen, sowie der Privatbahnen in den dem Departement zugewiesenen commerciellen Angelegenheiten;

6. die Begutachtung commercieller, den ausländischen Güterverkehr betreffender Fragen;

7. die Mitwirkung bei allen Angelegenheiten, welche die Erlassung oder Abänderung allgemein giltiger Vorschriften (Gesetze, Verordnungen etc.) auf dem Gebiete des Tarifwesens betreffen, insoweit es sich um ausländische Güterverkehre handelt, im Einvernehmen mit Departement 16;

8. die Behandlung der den Güterverkehr mit dem Auslande betreffenden Angelegenheiten für den Staatseisenbahnrath;

9. die Ueberwachung der Dienstführung der Staatsbahn-Directionen und der Dienstesausübung der übrigen Dienstellen der Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie auch derjenigen der Privatbahnen in tarifarischer Beziehung hinsichtlich des ausländischen Güterverkehres, auch durch Entsendung von Controloren;

10. die Vertretung bei das Ressort des Departements betreffenden eisenbahnfachlichen Conferenzen und Verbänden, soweit die diesfällige Betheiligung dem Eisenbahnministerium vorbehalten ist;

11. die Evidenz des fremdländischen Eisenbahnwesens in Ansehung der Gütertarife und die Vornahme einschlägiger Studien;

12. die Errichtung und Auflassung commercieller Agenturen, eventuell im Einvernehmen mit dem Departement 14;

13. die Mitwirkung bei der Erledigung der sonstigen dem Departement 14 zugewiesenen Angelegenheiten, soweit bei denselben die ausländischen Güterverkehre mit in Frage kommen.

Departement 16 für Angelegenheiten des Transport- und Reclamationsdienstes.

1. Die Mitwirkung bei Angelegenheiten des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, sowie sonstiger internationaler Vereinbarungen

in Bezug auf das Eisenbahn-Transportwesen, ferner bei legislatorischen Arbeiten, welche das Transportrecht betreffen, endlich bei Angelegenheiten des Betriebsreglements;

2. die Erlassung anderwärtiger, für Staats- und Privatbahnen giltiger, den Transportdienst betreffender Vorschriften;

3. alle die Regelung und die Organisirung des Transport- und Reclamationsdienstes im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung betreffenden Angelegenheiten, insbesondere die Erlassung, Abänderung und Auslegung der Instructionen für die Manipulationen beim Personen- und Güterverkehre;

4. die Erstellung, bezw. Genehmigung reglementarischer Bestimmungen für Anschluss- und Verbandverkehre der Staatsbahnen, im Einvernehmen mit den Departements 13, 14 und 15;

5. alle Angelegenheiten, betreffend Vereinbarungen der Staatseisenbahn-Verwaltung mit fremden Verkehrsanstalten über die gemeinsame Regelung des Transport- und Reclamationsdienstes;

6. die Mitwirkung bei Behandlung von Anschluss- und Gemeinschaftsverträgen der Staatseisenbahn-Verwaltung, soweit sie die Manipulation beim Personen- und Güterverkehre betreffen;

7. die Regelung des Transportdienstes auf den Staatsbahnen im Verhältnisse zu anderen staatlichen Verwaltungszweigen, insbehondere zur Heeres-, Post-, Sanitäts- und Finanzverwaltung;

8. die sub 3—7 genannten Entscheidungen und Genehmigungen auch gegenüber den Privatbahn-Verwaltungen nach Massgabe der concessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften;

9. alle den Transportdienst betreffenden Massnahmen, für welche nach dem Betriebsreglement oder sonstigen bestehenden Bestimmungen die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich ist;

10. die Redaction des „Anzeigeblattes für den Viehverkehr", sowie die Mitwirkung bei der Redaction des commerciellen Beiblattes zum Amtsblatte des Eisenbahnministeriums;

11. die Behandlung der den Transportdienst betreffenden Angelegenheiten für den Staatseisenbahnrath;

12. die Vertretung bei eisenbahnfachlichen Conferenzen und Verbänden in Angelegenheiten des Transportdienstes, soweit die diesfällige Betheiligung dem Eisenbahnministerium vorbehalten ist;

13. die Erledigung von Recursen gegen Entscheidungen der Staatsbahn-Directionen und der Privatbahn-Verwaltungen in Transports- und Reclamationsangelegenheiten, sowie die Behandlung von sonstigen Beschwerden in solchen Angelegenheiten;

14. die Evidenz des Transportwesens fremder Verkehrsanstalten und die Vornahme einschlägiger Studien;

15. die Ueberwachung der Dienstführung der Staatsbahn-Directionen, sowie der Privatbahn-Verwaltungen in Transport- und Reclamationsangelegenheiten, sowie der Dienstesausübung des im executiven Transportdienste beschäftigten Personales, auch durch Entsendung von Controloren;

16. die Mitwirkung bei den Personalangelegenheiten der im Transportdienste verwendeten Staatsbahnbediensteten, soweit dieselben dem Eisenbahnministerium vorbehalten sind, insbesondere bei Festsetzung der Personalsystemisirung;

17. die Mitwirkung bei der Aufstellung des Staatsvoranschlages der Staatseisenbahn-Verwaltung in Ansehung des Transportdienstes.

Departement 17 für Angelegenheiten der Einnahmencontrole.

1. Alle die Organisirung und Regelung des Verrechnungsdienstes über Transporteinnahmen und die Controle desselben auf den Linien der Oesterr. Staatsbahnen betreffenden Angelegenheiten, insbesondere die Erlassung, Abänderung und Auslegung der diesen Dienst betreffenden Instructionen;

2. die Genehmigung von Vereinbarungen der Staatseisenbahn-Verwaltung mit anderen Transportunternehmungen über die Verrechnung, Abrechnung und Saldirung der Transporteinnahmen, dann über die Behandlung von Gebühren-Rückerstattungsanträgen der Parteien aus den directen Verkehren;

3. die Mitwirkung bei Regelung der Beziehungen der Staatsbahnen zu anderen staatlichen Verwaltungszweigen, insbesondere zur Heeres- und Finanzverwaltung aus Anlass des Abrechnungsverhältnisses über Gebührencredite, der Gewährung von Zollcrediten, der Pauschalirung der Transport-Stempelgebühren etc.;

4. die sub 1—3 genannten Entscheidungen und Genehmigungen gegenüber den Privatbahn-Verwaltungen nach Massgabe der concessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften;

5. die Erledigung von Recursen gegen Entscheidungen der Staatsbahn-Directionen, sowie der Privatbahn-Verwaltungen über Ansprüche auf Gebühren-Rückerstattung und Anweisung von Refactien, sowie die Behandlung von sonstigen Beschwerden in solchen Angelegenheiten;

6. die Vertretung der Staatseisenbahn-Verwaltung bei eisenbahnfachlichen Conferenzen und Verbänden in Angelegenheiten des Abrechnungs- und Saldirungsdienstes, dann der Gebühren-Rückerstattungen, soweit die diesfällige Betheiligung dem Eisenbahnministerium vorbehalten ist;

7. die Behandlung der Angelegenheiten des Transporteinnahmen-Verrechnungsdienstes und der Gebühren-Rückerstattungen für den Staatseisenbahnrath;

8. die Nachsicht, bezw. Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen aus der Verrechnung der Transporteinnahmen der Staatsbahnen, soweit dieselbe dem Eisenbahnministerium vorbehalten ist;

9. die Mitwirkung bei den Personalien der Rechnungsleger und Cassiere in den Stationen der im Staatsbetriebe befindlichen Linien und des Personales der Einnahmencontrolen, soweit dieselben dem Eisenbahnministerium vorbehalten sind, insbesondere bei Festsetzung der Personalsystemisirung;

10. die Mitwirkung bei Aufstellung des Staatsvoranschlages und bei der Ausarbeitung des Verwaltungsberichtes der Staatseisenbahn-Verwaltung in Ansehung des Transporteinnahmen-Verrechnungsdienstes;

11. die Ueberwachung der Dienstführung der Einnahmencontrolen, sowie der Dienstesausübung der Cassenrevisoren bei den Staatsbahn-Directionen und des für den Cassedienst in den Stationen der Staatsbahnen in Verwendung stehenden Personales, auch durch Entsendung von Controloren;

12. die Evidenz der bei fremden Verkehrsanstalten auf dem Gebiete der Verrechnung, Abrechnung und Saldirung der Transporteinnahmen und der Einnahmenrück-

ersätze bestehenden Einrichtungen und die Vornahme einschlägiger Studien;

13. die Zusammenstellung der annähernd ermittelten, sowie der endgiltigen Transporteinnahmen für den ganzen Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung;

14. die Redaction des den Einnahmen-Controldienst betreffenden Beiblattes zum Amtsblatte des Eisenbahnministeriums.

Section IV

für technische Angelegenheiten des Eisenbahnwesens.

Departement 18 für Angelegenheiten der Eisenbahntrassirung und des Eisenbahnneubaues.

1. Die Durchführung von Eisenbahntrassirungen für Rechnung des Staates oder auch für fremde Rechnung, die Aufstellung der zugehörigen generellen Projecte und Kostenvoranschläge; hinsichtlich zu concessionirender Bahnen niederer Ordnung jedoch nur insoweit, als diese Arbeiten dem Departement von Fall zu Fall ausdrücklich übertragen werden;

2. die Aufstellung und bezw. Genehmigung der Detailprojecte für von der Staatsverwaltung sei es auf Staatskosten, sei es für Rechnung Dritter neu zu bauende Eisenbahnen;

3. unter der gleichen Einschränkung wie ad 1 die Ueberprüfung und Genehmigung der eingereichten generellen und Detailprojecte für zu erbauende Privateisenbahnen sammt zugehörigen Kostenvoranschlägen, die Einleitung aller anlässlich der Sicherstellung und des Baues von Eisenbahnen vorschriftsmässig vorzunehmenden commissionellen Amtshandlungen, von der Trassenrevision und der politischen Begehung angefangen bis zur staatlichen Collaudirung, mit alleiniger Ausnahme der von der General-Inspection einzuleitenden technisch-polizeilichen Prüfung, die Intervention bei denselben Amtshandlungen, dann die Erledigung der Commissionsoperate, und zwar insoweit es sich um verwaltungsrechtliche Entscheidungen handelt, gemeinsam mit der Section I;

4. die oberste Leitung und Ueberwachung der Ausführung der von der Staatsverwaltung neu zu bauenden Bahnen, sowie unter der gleichen Einschränkung wie ad 1 auch die Ueberwachung des Baues neuer Privateisenbahnen;

5. die Ueberprüfung und Genehmigung der Bauverträge rücksichtlich der von der Staatsverwaltung neu zu erbauenden Bahnlinien, sowie rücksichtlich des Baues von Privatbahnen, soweit sich die Staatsverwaltung diese Genehmigung vorbehalten hat;

6. die Prüfung der von den staatlichen Bauleitungen zur Vorlage gelangenden Präliminarien und Rechnungen und die dem Ministerium vorbehaltene Genehmigung von Lieferungen, sowie überhaupt die oberste Leitung und Ueberwachung des einschlägigen Beschaffungsdienstes;

7. die dem Ministerium vorbehaltene Prüfung und Genehmigung der Bauabrechnungen (Schlussrechnungen) im Einvernehmen mit der Section II, sowie Mitwirkung bei der Vorlage der Bauabrechnungen an den k. k. Obersten Rechnungshof durch Beigabe der erforderlichen Erläuterungen;

8. die Mitwirkung bei der Prüfung der von den Bauleitungen gelegten Monatsrechnungen und die Weiterleitung derselben unter Angabe des Befundes an Section II;

9. die Mitwirkung bei den den Staatseisenbahnbau betreffenden Budgetangelegenheiten, sowie bei den Personalangelegenheiten der bei der Durchführung von Trassirungsarbeiten und im Eisenbahnbau verwendeten Bediensteten.

Departement 19 für Angelegenheiten der Bahnerhaltung und Bahnaufsicht, einschliesslich der Ergänzungs- und Reconstructionsbauten auf den im Betriebe befindlichen Linien.

1. Die Erlassung aller für Staats- und Privatbahnen gemeinsam giltigen, die Bahnerhaltung und Bahnaufsicht betreffenden Vorschriften;

2. die einheitliche Regelung, sowie die oberste Leitung und Ueberwachung des Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienstes auf den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen, insbesondere die Erlassung und Abänderung aller diesen Dienstzweig und das in demselben verwendete Personal betreffenden Instructionen;

3. die oberste staatliche Ueberwachung des technischen Bauzustandes der bestehenden Privatbahnen;

4. alle dem Ministerium vorbehaltenen Angelegenheiten, betreffend Ergänzungs- oder Reconstructionsbauten auf den Staats- und Privatbahnen, die Prüfung und Genehmigung diesfälliger Projecte, die Einleitung der Commissionen, die Intervention bei denselben und die Erledigung der Commissionsoperate, eventuell im Einvernehmen mit der Section I;

5. die Mitwirkung bei der dem Ministerium vorbehaltenen Genehmigung von Eisenbahnanschluss-, Betriebs- und Péageverträgen;

6. die Aufstellung und beziehungsweise Genehmigung aller Normalconstructionen für den Unter- und Brückenbau, für den Oberbau, sowie für den Hochbau und für Central-Sicherungsanlagen, die Genehmigung aller diesfälligen Aenderungen und neuen Constructionsprincipien;

7. die Mitwirkung bei Aufstellung der Directiven für die Verfassung des Jahrespräliminares für den Dienst der Staatseisenbahn-Verwaltung, die meritorische Prüfung der von den Staatsbahn-Directionen zur Vorlage gelangenden Ausgabenpräliminare rücksichtlich des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes und Behandlung der Verwendungsprogramme;

8. die dem Ministerium vorbehaltene Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, sowie überhaupt die oberste Leitung und Ueberwachung der Beschaffung der von den Staatsbahn-Directionen benöthigten Bau- und Bahnerhaltungsmaterialien;

9. die bautechnischen Angelegenheiten solcher insbesondere internationaler eisenbahnfachlicher Congresse und Vereinigungen, an denen das Eisenbahnministerium selbst als solches oder Namens der österr. Staatsbahn-Verwaltung theilnimmt;

10. die Evidenz des fremdländischen Eisenbahnwesens und aller Neuerungen in bautechnischer Hinsicht und die Vornahme einschlägiger Studien und Versuche;

11. die Mitwirkung bei allen einschlägigen Personalangelegenheiten, insbesondere Feststellung der Personalnormirung.

Departement 20 für allgemeine Angelegenheiten des Verkehrsdienstes.

1. Die Erlassung aller für Staats- und Privatbahnen gemeinsam giltigen, den Verkehrsdienst betreffenden Vorschriften;

2. alle Angelegenheiten, betreffend die Organisirung

und die einheitliche Regelung des Verkehrsdienstes im Bereiche der Staatsbahn-Verwaltung und der Bodensee-Schiffahrt, insbesondere des Stations-, Fahr- und Wagendienstes, ferner auch des nicht technischen Theiles des Telegraphendienstes und die Erlassung und Abänderung aller diese Dienstzweige betreffenden Instructionen, sowie die Genehmigung der einschlägigen Instructionen der Privatbahnen;

3. rücksichtlich aller im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien die Genehmigung, bezw. Feststellung der Grundzüge für die zu veröffentlichenden Fahrpläne für den Personenverkehr, insbesondere die Genehmigung der Einführung, Abänderung oder Auflassung aller Schnellzüge und aller dem Personen- und Postverkehre dienenden Züge und Schiffscourse, mit Ausnahme der dem reinen Localverkehre eines und desselben Directionsbezirkes dienenden Personenzüge, ferners die Festsetzung grundsätzlicher Bestimmungen für den Güterzugsverkehr, endlich die Sicherstellung von Luxuszügen, Schlaf- und Speisewagendiensten und die Feststellung des Verkehres directer Personen- und Eilgutwagen im in- und ausländischen Anschlussverkehre;

4. die Genehmigung der Fahrpläne der Privatbahnen, die Einleitung und Abhaltung der in Fahrplanangelegenheiten nothwendigen Conferenzen;

5. die Begutachtung von Bauprojecten, Stationsanlagen und Sicherungseinrichtungen vom Betriebsstandpunkte;

6. die Vorsorgen für die den Anforderungen des Verkehres, sowie den concessionsmässigen Verpflichtungen entsprechende Ausgestaltung der baulichen Anlagen und der Betriebseinrichtungen;

7. die Behandlung aller den Staatsbetrieb tangirenden Anschluss-, Péagebetriebs- und jener Bestandverträge, welche der Genehmigung des Eisenbahnministeriums vorbehalten sind, sowie die Ueberprüfung und Genehmigung der Anschluss-, Péage- und Betriebsverträge bezüglich der Privatbahnen im Einvernehmen mit der Section I, und insoweit es sich um Transport- und Tarifangelegenheiten handelt, im Einvernehmen mit der Section III;

8. die Angelegenheiten, betreffend die oberste einheitliche Evidenz des Wagenparkes der Staats- und Privatbahnen, dann die Vertheilung der Personen-, Special- und Dienstwagen, die Anmiethung von Leihwagen und die oberste Ueberwachung der Central-Wagendirigirung im Bereiche der Staatsbahn-Verwaltung;

9. die verkehrstechnischen Angelegenheiten solcher, insbesondere internationaler eisenbahnfachlicher Congresse und Vereinigungen, an denen das Eisenbahnministerium selbst als solches oder Namens der österr. Staatsbahn-Verwaltung theilnimmt;

10. die Mitwirkung bei den rücksichtlich des Verkehrsdienstes für den Kriegsverkehr zu treffenden Verfügungen und Vorkehrungen;

11. die Evidenz des fremdländischen Eisenbahnwesens und alle Neuerungen in verkehrstechnischer Hinsicht, sowie die Vornahme einschlägiger Studien und Versuche;

12. Die Regelung der Leistungen für Zwecke der k. k. Post- und Telegraphenanstalt, u. zw. so weit es sich um tarifarische Angelegenheiten handelt, im Einvernehmen mit der Section III;

13. die Behandlung der den Verkehrsdienst betreffenden Angelegenheiten des Staatseisenbahnrathes.

Departement 21 für die specielle Ueberwachung der Ausübung des Verkehrsdienstes in verkehrstechnischer und wirthschaftlicher Beziehung.

1. Die Ausübung der activen Controle über die Durchführung der Anordnungen des Departement 20 in Ansehung der im Staatsbetriebe stehenden Linien unter Bedachtnahme auf das der General-Inspection zukommende Aufsichtsrecht und daher insbesondere hinsichtlich der Zweckmässigkeit und Oekonomie der getroffenen Einrichtungen;

2. die auf Grund dieser Controle an das Departement 20 zu stellenden Anträge und Anregungen in Betreff der Abänderung von Betriebseinrichtungen und Anordnungen, insbesondere bezüglich des Stations-, Fahr- und Wagendienstes, sowie des Fahrplanes;

3. die Erledigung von Beschwerden gegen Entscheidungen der Staatsbahn-Directionen, sowie der Privatbahn-Verwaltungen in Angelegenheiten des Stations- und Fahrdienstes;

4. die Mitwirkung bei Aufstellung der Directiven für die Verfassung des Jahrespräliminares der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und die meritorische Prüfung der von den Staatsbahn-Directionen zur Vorlage gelangenden Ausgabenpräliminare rücksichtlich der Ausgaben für Verkehr- und commerciellen Dienst (Cap. XIA, XII und XIII) im Einvernehmen mit den interessirten Fachdepartements:

5. die Mitwirkung bei allen Personalangelegenheiten rücksichtlich der beim Stations- und Fahrdienste verwendeten Bediensteten, insbesondere die Feststellung der Personalsystemisirung für diesen Dienstzweig.

Departement 22 für das Eisenbahnwesen betreffende elektrische Anlagen, einschliesslich der technischen Angelegenheiten des Telegraphendienstes, sowie für sonstige Specialanlagen und Specialeinrichtungen.

1. Die Angelegenheiten der stationären und mobilen elektrischen Beleuchtung von Bahnanlagen im Einvernehmen mit den betheiligten anderen Departements;

2. die Mitwirkung bei allen Angelegenheiten der elektrisch bethätigten Signale, insbesondere auch der elektrischen Blocksignal- und Weichensicherungs-Anlagen rücksichtlich des elektrotechnischen Theiles dieser Anlagen;

3. die Angelegenheiten der elektrischen Zugsbeleuchtung und der elektrischen Intercommunicationssignale im Einvernehmen mit den betheiligten anderen Departements;

4. die Angelegenheiten des Baues und der Erhaltung der Telegraphenleitungen und Telephoneinrichtungen;

5. die technischen Angelegenheiten rücksichtlich der Leistungen für den Staatstelegraphen;

6. die sonstigen elektrischen Anlagen;

7. die Verfolgung aller das Eisenbahnwesen berührenden Neuerungen auf elektrotechnischem Gebiete, ferner der technischen Neuerungen auf dem Gebiete der Tramways und sonstigen Specialbahnen, diesfällige Studien und Vornahme von Versuchen;

8. die Mitwirkung bei der Prüfung der Projecte für elektrisch betriebene Bahnen, ferner für Tramways und sonstige Specialbahnen, desgleichen Mitwirkung bei den einschlägigen Concessionsverhandlungen und bei der Ausarbeitung der technischen Concessionsbedingnisse;

9. die Mitwirkung bei Aufstellung des Budgets der Staatseisenbahn-Verwaltung in Ansehung aller den elektrischen Dienst betreffenden Erfordernisse und bei den einschlägigen Personalangelegenheiten,

Departement 23 für maschinentechnische Constructionen, sowie für Angelegenheiten des Zugförderungs- und Werkstättendienstes.

1. Die Aufstellung von Constructions- und Reconstructionsplänen für alle Gattungen von Fahrbetriebsmitteln der Staatsbahnen und Fahrzeugen der Bodensee-Schiffahrt, sowie für die maschinellen Einrichtungen der Werkstätten, Heizhäuser, Wasserstationen und Werftanlagen für den Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung;

2. die Ueberprüfung und Genehmigung der von den Privateisenbahnen eingereichten Projecte und Typen für Fahrbetriebsmittel;

3. die Beschaffung aller Fahrbetriebsmittel für den Gesammtdienstbereich der Staatsbahnen und der Bodensee-Schiffahrt;

4. die oberste Ueberwachung des Dienstes der Staatsbahn-Directionen in Ansehung der denselben überlassenen Beschaffung der Werkstätten-, Heizhaus- und Wasserstationseinrichtungen, sowie des Brennstoffes und der sonstigen für den Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Materialien;

5. die Einleitung aller anlässlich der Erprobung von Fahrbetriebsmitteln erforderlichen, dem Ministerium vorbehaltenen Amtshandlungen;

6. die maschinentechnischen Angelegenheiten solcher insbesondere internationaler eisenbahnfachlicher Congresse und Vereinigungen, an denen das Eisenbahnministerium selbst als solches oder Namens der österr. Staatsbahn-Verwaltung theilnimmt;

7. die Evidenz des gesammten Locomotivparkes der Staats- und Privatbahnen, sowie des Schiffsparkes der Bodensee-Schiffahrt;

8. die Erlassung aller für Staats- und Privatbahnen gemeinsamen, die Construction und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel, sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst betreffenden Vorschriften;

9. alle Angelegenheiten, betreffend die einheitliche Regelung und Organisirung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes auf den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien, insbesondere die Erlassung aller einheitlichen, diese Dienstzweige und das in denselben verwendete Personale betreffenden Dienstinstructionen, ferner alle Angelegenheiten des nautischen, maschinellen und des Werftedienstes der Bodensee-Schiffahrt;

10. die Zuweisung von Locomotiven und Reservebestandtheilen an die einzelnen Staatsbahn-Directionen zur ständigen Benützung und Erhaltung, sowie die zeitweise Zudirigirung von Locomotiven zur Aushilfe, sei es aus dem Stande anderer Directionen, sei es durch Entleihen von Locomotiven;

11. die Mitwirkung bei der Vorsorge für die im Zugförderungs- und Werkstättendienste für den Kriegsverkehr zu treffenden Verfügungen im Einvernehmen mit dem Departement 24;

12. die specielle oberste Leitung und Ueberwachung des Zugsförderungs- und Werkstättendienstes, die Mitwirkung bei den Personalangelegenheiten für diese Dienstzweige auf den vom Staate betriebenen Linien, sowie die oberste staatliche Ueberwachung dieses Dienstzweiges auf den Privatbahnen unter Bedachtnahme auf das der General-Inspection zustehende Aufsichtsrecht;

13. die Mitwirkung bei Aufstellung der Directiven für die Verfassung des Jahrespräliminares der Staatseisenbahn-Verwaltung, meritorische Prüfung der von den Staatsbahn-Directionen zur Vorlage gelangenden Ausgabenpräliminarien rücksichtlich des Zugförderungs- und Werkstättendienstes und Behandlung der diese Dienste betreffenden, der Genehmigung des Eisenbahnministeriums vorbehaltenen Verträge;

14. die Evidenz des fremdländischen Eisenbahnwesens und aller Neuerungen und Erfindungen in maschinentechnischer Hinsicht, sowie die Vornahme einschlägiger Studien und Erprobungen.

Departement 24 für militärische Eisenbahnangelegenheiten.

1. Alle die militärische Leistungsfähigkeit der Staats- und Privatbahnen im Civil- und Kriegsverkehr betreffenden Angelegenheiten mit Ausschluss des Militärtarifes, daher alle Vorsorgen für die militärische Benützbarkeit der Bahnen auf dem Gebiete der baulichen Anlagen, der Betriebseinrichtungen und des Verkehres;

2. die zu diesem Zwecke erforderlichen Verhandlungen mit dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium und den Verwaltungen der Privatbahnen, sowie mit den zuständigen Fachdepartements und den dem Eisenbahnministerium unterstehenden Dienststellen;

3. insbesondere die Verfassung der Kriegsfahrordnungen sammt Anhängen für die im Staatsbetriebe stehenden Linien, sowie die Prüfung und Genehmigung der Kriegsfahrordnungen sammt Anhängen der Privatbahnen, die Behandlung der Memoiren über die Vorsorgen zur Durchführung der Kriegsfahrordnungen, die Genehmigung der für den ausübenden Eisenbahndienst im Kriegsfalle massgebenden Dienstvorschriften und Anweisungen, endlich alle sonstigen für die Activirung des Eisenbahnverkehres im Mobilisirungs- und Kriegsfalle erforderlichen Vorkehrungen;

4. die auf die Evidenz der wehr- und landsturmpflichtigen Eisenbahnbediensten bezughabenden Angelegenheiten, die Behandlung der Anträge wegen dauernder oder zeitlicher Enthebung der Bediensteten von der Dienstleistung im Mobilisirungsfalle;

5. die Evidenz der Kriegsfahrordnungen und sonstigen den Militärverkehr auf Eisenbahnen betreffenden Reservatbehelfe und Ueberwachung der Staats- und Privatbahnen in dieser Hinsicht;

6. die zeitweilige Revision der für die Einleitung des Kriegsverkehres erforderlichen Betriebsmaterialvorräthe und Ausrüstungsgegenstände.

Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau.

1. Alle Vorbereitungs- und Durchführungsarbeiten für die dem Eisenbahnministerium zur Entscheidung vorbehaltenen Tarifangelegenheiten, insbesondere die Erstellung der Tarife, die Erlassung der betreffenden Kundmachungen, Veranlassung der Drucklegung etc., sowie für die in den Tarifverbänden zur Behandlung gelangenden Angelegenheiten des Transports-, Reclamations- und Einnahmen-Controldienstes einschliesslich der Verhandlungen mit den in- und ausländischen Verkehrsunternehmungen;

2. die Führung des Tarifarchives;

3. die Führung der Wagenladungsstatistik;

4. die Führung der Transportstatistik;

5. die Ausübung der Functionen einer Verbandabrechnungsstelle in jenen Verbänden, in denen den Oesterr. Staatsbahnen die Geschäftsführung obliegt;

6. die Aufstellung der Antheilsberechnungshefte für den gesammten Verbands-Güterverkehr mit den österreichischen und ungarischen Bahnen;

7. die Durchführung der Cartellabrechnung;

8. die Besorgung aller vom Eisenbahnministerium weiters noch zuzuweisenden Angelegenheiten der sub 1 genannten Dienstzweige.

Ministerial-Rechnungsdepartement.

1. Die Führung der im Ministerium nöthigen Buchhaltungsgeschäfte, Evidenz der vom Ministerium rückbehaltenen Credite, sowie aller Baucredite, dann Liquidirung der Rechnungen über Ausgaben im Ministerium einschliesslich der Renten- und Annuitätenzahlungen an fremde Bahnen, dann die Evidenz über termingemässe Zahlungen und Empfänge;

2. die Führung der Personal-Liquidirungsgeschäfte für das Personale des Ministeriums;

3. die Aufstellung der monatlichen Gebahrungs- (bezw. auch Erfolgs-) Nachweisungen und Rechnungsabschlüsse für den Staatsbahnbetrieb und den Staatsbahnbau auf Grund der von den unteren Dienststellen vorgelegten Ausweise;

4. die Aufstellung der Gesammt-Jahresrechnungsabschlüsse für den Staatsbahnbetrieb und den Staatsbahnbau sammt zugehörigen Nachweisungen und Behelfen zur Uebersendung an den Obersten Rechnungshof;

5. die Aufstellung der monatlichen Gelderfordernisse für den Staatsbahnbau und der für denselben bei den einzelnen Cassen bewilligten Baudotationen, Evidenz der Interessentenbeiträge, Behandlung der Monatsrechnungen der Bauleitungen und der den Bahnbau betreffenden Facturen;

6. die Zusammenstellung sämmtlicher Abfuhren und Dotationen im Verkehre mit der k. k. Staats-Centralcasse und anderen Staatscassen und Evidenz derselben;

7. die Führung der Bücher für die Humanitätsfonds und Aufstellung aller mit der bezüglichen Gebahrung zusammenhängenden Rechnungsabschlüsse, Berechnungen und Nachweisungen;

8. die Rechnungsprüfung bezüglich des Oekonomates und des Amtspauschales des Ministeriums;

9. die Mitwirkung bei der Abhaltung der Fachprüfungen über den Dienst des Ministerial-Rechnungsdepartements.

Hauptcasse der österreichischen Staatsbahnen.

1. Die Effectuirung der aus dem Ressort des Eisenbahnministeriums direct hervorgehenden Zahlungs- und Empfangsanweisungen über Ordinarium, über Bauausführung neuer, auf Staatskosten herzustellender Eisenbahnen, sowie besonders umfassender Neubauten auf den schon im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen, über die Wiener Stadtbahn-Agenden und die Besorgung der dem Eisenbahnministerium zukommenden Coupons- und Titreseinlösung;

2. die Behebung der für den Bau, den Betrieb, sowie für die Wiener Stadtbahn nöthigen Dotationen, Behebung der disponiblen Guthabungen beim Postsparcassenamte;

3. die Uebernahme und Ausfolgung der in das Ressort des Eisenbahnministeriums fallenden Cautionen und Vadien;

4. die Verwaltung und Evidenzhaltung der Humanitätsfonds- und Investitionsfonds-Effecten, nebst Verwahrung und Evidenzhaltung der bezüglichen Depotscheine und Besorgung der sämmtlichen, die Casse betreffenden Buchführungs- und Evidenzgeschäfte;

5. die Uebernahme der von den Staatsbahn-Directionen übermittelten Ueberschüsse und entsprechende Abfuhr derselben;

6. die Effectuirung der Dotationen in Noten und fremden Währungen an die Staatsbahn-Directionscassen;

7. die Evidenz über die Fälligkeiten von Cautionsaccepten, Garantiebriefen etc., von Coupons der Humanitätsfonds- und Investitionsfonds-Effecten;

8. die Revision der der Hauptcasse des Eisenbahnministeriums zukommenden Effecten in Betreff Verlosung, Convertirung, Couponbogenausgabe etc.;

9. Die Verwahrung der Duplicat- und Triplicatschlüssel zu den Cassen der Staatsbahn-Directionen und zu Cassen, die in Verwendung des Eisenbahnministeriums stehen;

10. die Verwahrung von Polizzen und Schuldocumenten von Beamten des Eisenbahnministeriums;

11. die Zahlung der Rentenbeträge an die Gesellschaften der verstaatlichten Privatbahnen;

12. die Uebernahme der bei der galizischen Landesbank disponibel werdenden Gelder und der bei der k. k. priv. Allgemeinen Oesterreichischen Bodencreditanstalt verfügbaren Schweizer Francs-Beträge;

13. die baare Begleichung der Saldi aus den Abrechnungen über den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr mit den österr.-ungarischen, bosnisch-herzegowinischen und den ausländischen Transportunternehmungen;

14. die restliche Convertirung der Prioritätsobligationen und Actien der Mährischen Grenzbahn;

15. der Coupons- und Titreseinlösungsdienst der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn und der Unterkrainer Bahnen und die Einlösung der Coupons und Titres der Prioritätsanleihe 1890 der Ungarischen Westbahn;

16. die Auszahlung der Pensionen und Provisionen.

Diensteintheilung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

General-Inspector der österr. Eisenbahnen;

Stellvertreter des General-Inspectors der österr. Eisenbahnen;

Secretariat

für die Behandlung der Präsidial-, Personal- und Disciplinarangelegenheiten, der Kranken- und Unfallversicherungsagenden und für die Oberleitung der Hilfsämter.

Inspectorate für die Ueberwachung der Eisenbahnen in bautechnischer Hinsicht:

Inspectorat A/1 für die Staatsbahn-Directionsbezirke Wien, Linz, Innsbruck, Villach und Triest, dann für die Linien der Südbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Wien-Aspang, sowie für die in dieses Gebiet fallenden Localbahnen und Auslandsanschlussstrecken;

Inspectorat A/2 für die Staatsbahn-Directionsbezirke Pilsen und Prag, dann für die Linien der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn,

sowie für die in dieses Gebiet fallenden Localbahnen und Auslandsanschlussstrecken;

Inspectorat A/3 für die Staatsbahn-Directionsbezirke Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau, dann für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie für die in dieses Gebiet fallenden Localbahnen und Auslandsanschlussstrecken;

Inspectorat A/4 für alle bautechnischen Agenden, welche eine einheitliche Behandlung oder specielle Fachkenntnisse erfordern, wie insbesondere Brücken-, Wasserbauanlagen, Elektrotechnik etc.

Inspectorate für die Ueberwachung der Ordnung und der Sicherheit des Bahnbetriebes:

Inspectorat B/1 mit demselben Ueberwachungssprengel wie das Inspectorat A/1;

Inspectorat B/2 mit demselben Ueberwachungssprengel wie das Inspectorat A/2;

Inspectorat B/3 mit demselben Ueberwachungssprengel wie das Inspectorat A/3;

Inspectorat B/4 für alle betriebstechnischen Agenden, welche einheitliche Behandlung erheischen, insbesondere Approvisionirungstransporte, Desinfectionsangelegenheiten, Evidenthaltung des Wagendienstes bei Privatbahnen, Unfallsstatistik, Tramwayangelegenheiten allgemeiner Natur etc.;

Inspectorat B 5 für Zugsförderungs- und Werkstättendienst.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Montan-Flügelbahn zum Kohlenschachte in Klein-Kuntschitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Freistadt in Schlesien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer Montan-Flügelbahn zum neuen Kohlenschachte in Klein-Kuntschitz für den 5. August anberaumt. [G.-I.-Z. 13.725.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Herstellung eines Fruchtmagazines in Sternberg.) Für die Herstellung eines Fruchtmagazines der Ersten Sternberger Dampfmühle Josef Scholz in der Station Sternberg wurde der Bauconsens ertheilt. [2. Juli, E.-M.-Z. 357/IV.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Stationscommission, politische Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen für die projectirte Localbahn Trzebinia-Skawce anberaumt. [E.-M.-Z. 6659.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Feststellung derjenigen Dienstgeschäfte, welche einer Staatsbahn-Direction für den ganzen Dienstbereich der Staatsbahn-Verwaltung oder für mehrere Directionsbezirke zur einheitlichen Erledigung übertragen werden.) Seine Excellenz der k. k. Eisenbahnminister hat unterm 28. Juli 1896, Z. 1370/E.-M., an alle Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung nachstehenden Erlass gerichtet: In Durchführung des drittletzten Absatzes des § 17 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung wird nachstehend die Uebersicht derjenigen Dienstgeschäfte verlautbart, welche einer Staatsbahn-Direction für den ganzen Dienstbereich der Staatsbahn-Verwaltung oder für mehrere Directionsbezirke zur einheitlichen Erledigung übertragen werden.

Uebersicht derjenigen Dienstgeschäfte, welche einer Staatsbahn-Direction für den ganzen Dienstbereich der Staatsbahn-Verwaltung oder für mehrere Directionsbezirke zur einheitlichen Erledigung übertragen werden.

Post-Nr.	Bezeichnung des Dienstgeschäftes	Direction, durch welche die Erledigung erfolgen soll	Directionsbezirke, für welche die Erledigung erfolgen wird	Anmerkung
1	Erwerb- und Einkommensteuerfatirung und Abstattung	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
2	Tägliche Berechnung und telegraphische Hinausgabe der Valutencourse für die Stationen und sonstigen Expeditsstellen	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
3	Revision der Evidenzrechnungen des Drucksortendepots über Instructionen, Nachträge und sonstige Behelfe	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
4	Salzgeschäft	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
5	Beschaffung und qualitative Untersuchung der Uniformirungsgegenstände, Regulirung der Wollpreise	Wien	Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest	Die Beschaffung dieser Gegenstände ist bereits dermalen den drei genannten Directionen für die betreffenden Bezirke übertragen
		Prag	Pilsen, Prag, Olmütz	
		Lemberg	Krakau, Lemberg, Stanislau	
6	Sicherstellung des Jahresbedarfes an Schienen, Schienenbefestigungsmitteln, sowie eisernen Brückenconstructionen	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
7	Sicherstellung des Jahresbedarfes an Rädern, Achsen, Radreifen, Kesselblechen, Kupferplatten, Siederohren, dann von Radscheiben und Radsternen	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	

Post-Nr.	Bezeichnung des Dienstgeschäftes		Direction, durch welche die Erledigung erfolgen soll	Directionsbezirke, für welche die Erledigung erfolgen wird	Anmerkung
8	Sicherstellung des Jahresbedarfes an mineralischer Kohle		Wien	Wien, Linz, Innsbruck (auch Bodensee-Schiffahrt), Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz	
			Krakau	Krakau, Lemberg, Stanislau	
9	Abrechnung der Waggonreparaturkosten mit fremden Bahnen		Wien	westliches Netz	Dieses Geschäft ist bereits dermalen den zwei genannten Directionen für die betreffenden Bezirke übertragen
			Lemberg	galizisches Netz	
10	Evidenz der Schalengussräder		Linz	westliches Netz	Dieses Geschäft ist bereits dermalen den zwei genannten Directionen für die betreffenden Bezirke übertragen
			Krakau	galizisches Netz	
11	Führung der Achsenevidenz		Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
12	Abrechnung über die Glück'sche Radreifenbefestigung		Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	Für die Dauer des Bestandes des bezüglichen Patentes
13	Erprobung der mineralischen Kohle (excl. der Gaskohle)		Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
14	Fahrkartenerzeugung		Wien	Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest	Dieses Geschäft ist bereits dermalen den drei genannten Directionen für die betreffenden Bezirke übertragen
			Prag	Pilsen, Prag, Olmütz	
			Lemberg	Krakau, Lemberg, Stanislau	
15	Beschaffung der verschiedenen Sorten von Fahrbegünstigungstäschchen		Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
16	Geschäftsführung bei den österr.-ungarischen Reclamations-Conferenzen		Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	Für die jeweilige Periode der Geschäftsführung
17	Zusammenstellung und Auflage des Beilagenheftes und des Anhanges zur Fahrordnung	für die Liniengruppen A	Wien	Wien, Linz, Innsbruck	
		D	Prag	Pilsen, Prag	
		F	Lemberg	Krakau, Lemberg, Stanislau	
18	Auflage der Fahrplanplacate:		Wien	Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest	
	für die westlichen Linien		Prag	Wien, Prag, Pilsen	
	„ „ böhmischen „				
	„ „ galizischen „		Lemberg	Krakau, Lemberg, Stanislau	
19	Verfassung und Auflage des Fahrplanplacates: „Directe Zugsverbindungen" der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
20	Drucklegung der Fahrordnung der Militärzüge		Wien	westliches Netz	
			Lemberg	galizisches Netz	
21	Verfassung und Drucklegung des verkäuflichen Taschenfahrplanes	Heft I	Wien	westlichen, südlichen, nordwestlichen und mährisch-schlesischen Staatsbahnlinien	
		Heft II	Lemberg	nordöstlichen Linien	

Post-Nr.	Bezeichnung des Dienstgeschäftes	Direction, durch welche die Erledigung erfolgen soll	Directionsbezirke, für welche die Erledigung erfolgen soll	Anmerkung
22	Besorgung der Geschäfte betreffend den	Wien	Wien, Linz	
	Orient- und Ostende-Expresszug		Wien, Villach	
	Luxuszug Wien—Nizza			
	„ Wien—Karlsbad		Wien, Pilsen	
23	Regelung des Transportes explodirbarer und feuergefährlicher Güter:			
	Verfassung des Tableau A	Wien	westliches Netz	
		Lemberg	galizisches Netz	
	„ „ „ B und C	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	
24	Feststellung der telegraphischen Rufzeichen für die Eisenbahn-Telegraphenstationen	Wien	westliches Netz	
		Lemberg	galizisches Netz	
25	Führung des Modellbuches und Evidenz der Modelle	Wien	Gesammtbereich der Staatsbahn-Verwaltung	

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Komárom (Komorn)—Duna-Szerdahely. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 79 verlautbart die mit Erlass vom 13. April, Z. 24.500, des kgl. ungar. Handelsministers zu Gunsten der projectirten Localbahn Komárom—Duna-Szerdahely (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 27 ex 1895) erflossene Concessionsurkunde. Die effectiven Baukosten dieser 53·5 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 normalspurig zu erbauenden und zu betreibenden Localbahn, durch welche im Anschlusse an die bereits im Betriebe stehende Localbahn Pozsony (Pressburg)—Duna-Szerdahely (Csalloköz-[Schüttinsel-]Bahn) die directe Verbindung zwischen Komaróm, bezw. Uj-Szöny und Pozsony hergestellt werden wird, sind mit 1,760.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 107.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden sein wird. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind zu errichten:

1. Komaróm, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
2. Örs-Ujfalu, Verladestation;
3. Csallóköz-Aranyos, Station für den Gesammtverkehr;
4. Ekel, Haltestelle für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen;
5. Tany, Station für den Gesammtverkehr;
6. Lak, Verladestation;
7. Nagy-Megyer, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
8. Ekecs, Verladestation;
9. Istál-Nyárasd, Station für den Gesammtverkehr;
10. Albár, Verladestation;
11. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Duna-Szerdahely der Localbahn Pozsony—Duna-Szerdahely.

Localbahn Tepla-Trencsén-Teplicz—Trencsén-Teplicz. Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Tepla-Trencsén-Teplicz—Trencsén-Teplicz (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 17) angeordnet. Durch die projectirte, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurig zu erbauende und zu betreibende Localbahn wird die directe Verbindung zwischen der Station Tepla-Trencsén-Teplicz der Linien Galanta—Zsolna und Tepla-Trencsén-Teplicz—Vlarapass mit der Stadt Trencsén und dem Bade- und Curorte Trencsén-Teplicz hergestellt.

Fehér und Tolnaer Comitats-Localbahnen. (Gesetzentwurf zu Gunsten des Ausbaues der Strecke Börgönd—Sárkeresztur—Sárbogárd.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 81 verlautbart den Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Theilstrecke Börgönd—Sárkeresztur—Sárbogárd der Fehér (Weissenburger) und Tolnaer Comitats-Localbahnen, d. i. der derzeit im Bau begriffenen Linie Székesfehérvár—Börgönd—Adony-Szabolcs—Paks. Das effective Baucapital dieser gleichfalls im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden, 29·5 km langen Theilstrecke der Fehér und Tolnaer Comitatsbahnen ist mit fl. 955.000, d. i. fl. 32.372 per laufendes Bahnkilometer bemessen, von welcher Summe ein Betrag von fl. 73.750 für Beschaffung der Betriebsmittel entfällt. Durch die von Börgönd (nächst Székesfehérvár) aus über Sárkeresztur bis zur Station Sárbogárd der südlichen Hauptlinie Budapest—Sárbogárd—Dombovár—Gyékényes Zágráb (Argram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende projectirte Linie erhält diese eine zweite Verbindung mit dem Knotenpunkte Székesfehérvár.

Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg)-Zalatna. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 81 verlautbart den mit Erlass vom 25. Juni 1896, Z. 40.997, genehmigten, den Ausbau der bereits im Betriebe stehenden Localbahn Gyulafehérvár-Zalatna von letzterer Station über Valea-Doszului bis Kenesd betreffenden Nachtrag zur Concessionsurkunde genannter Localbahn. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 und 90 ex 1894 und 75 ex 1895.) Die effectiven Baukosten dieser Fortsetzungslinie sind mit 228.700 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 11.700 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden sein wird.

— (Verlängerung der Linie bis Kenesd: Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der Verlängerungslinie von Zalatna über Valea-Doszului nach Kenesd der Localbahn Gyulafehérvár-Zalatna angeordnet. Der Bau dieser Theilstrecke, deren Finanzirung bereits sichergestellt ist, wird noch im Laufe dieses Jahres stattfinden.

Zsebely-Csákovár-Bokáer Localbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 29. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Emil Abony die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zsebely-Csakovár-Bokáer Localbahn-Actiengesellschaft, deren Linie im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen steht, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung

und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung desselben beschloss die Versammlung über Antrag der Direction, mit Ausschluss der Actien der zweiten Emission (vergl. Nachtrag zur Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1895), nur für die 1627 Stück Prioritätsactien erster Emission der Linie Zsebely—Csakovár (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1893) eine Dividende von fl. 4 per Stück = 4 pCt. auszubezahlen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Projectirter Bau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Promontor. (Anschluss an das Budapester Strassenbahnnetz.) Die Gemeindevertretung von Promontor hat den Beschluss gefasst, im Interesse der dortigen Villeggiatur sowohl als auch der Approvisionirung Budapests eine Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Promontor zum Anschlusse an die von der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft projectirten Linie mit elektrischem Betriebe zum Südbahnhof zu erbauen.

Budapester Strasseneisenbahn (theilweise noch) mit Pferdebetrieb. (Ausführungsmodus der bereits concessionirten Linie zum Südbahnhof.) Die Bupapester Municipalverwaltung hat, vorbehaltlich der ministericllen Sanction, der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung ertheilt, die von der in Vollendung begriffenen Staatsbrücke über die Donau am Vámháztér (Zollamtsplatz) aus projectirten Linie mit elektrischem Betriebe zum Budapester Südbahnhof (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 24) unter gewissen Modalitäten auszubauen, und zwar soll die Leitung des elektrischen Stromes im Bereiche der der Donau nächstliegenden stark frequentirten Strassen von Buda (Ofen) im Anschlusse an das donaulinksuferseitige interurbane Netz im Stadtbezirke (Pest) unterirdisch und von dem gegebenen Punkte (Weissenburger Strasse) bis zum Südbahnhof aber oberirdisch (auf Ständern) hergestellt werden.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung von Zugsaufenthalten an den Haltestellen Budapest-Városliget [Stadtwäldchen] und Budapest-Kertekálja.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 10. Juli an der zwischen (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova, bezw. Temesvár—Budapest verkehrende und von Budapest Westbahnhof um 7 Uhr Abends abgehende Personenzug Nr. 710, bezw. der hier um 6 Uhr 50 Minuten eintreffende Personenzug Nr. 711, sowie der zwischen Szeged und Budapest verkehrende und in Budapest Westbahnhof um 10 Uhr 25 Minuten Vormittags eintreffende Personenzug Nr. 715 bei der Haltestelle „Városliget", ferner der letztgenannte Personenzug Nr. 715 und der von Budapest Westbahnhof um 4 Uhr 35 Minuten Nachmittags nach Szeged abgehende Personenzug Nr. 716 bei der Haltestelle „Kertekalja" bedingungsweise anhalten, und zwar bei der Haltestelle „Városliget": der Personenzug Nr. 710 um 7 Uhr 6 Minuten Abends, der Personenzug Nr. 711 um 6 Uhr 44 Minuten Abends, der Personenzug Nr. 715 um 10 Uhr 19 Minuten Vormittags; bei der Haltestelle „Kertekalja": der Personenzug Nr. 715 um 9 Uhr 40 Minuten Vormittags, der Personenzug Nr. 716 um 5 Uhr 23 Minuten Nachmittags. Besuchern der Millenniums-Ausstellung ist hiedurch die Möglichkeit geboten, mit Unterbrechung der Fahrt an den genannten Haltestellen, bei Reisen zwischen Orsova, bezw. Temesvár, Szegedin und Wien und vice versa die Ausstellung ohne directe Berührung der Budapester Stadtbezirke besuchen zu können.

Ausland.

Russland. (Entschädigungsverfahren für Gewichtsverluste an Getreidesendungen etc.) Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" bringt in Nr. 6 (Seite 262 u. ff.) die nachstehenden Vorschriften über das Entschädigungsverfahren für Gewichtsverluste an Getreidesendungen etc. von russischen Eisenbahnen nach Königsberg in Preussen über Wirballen, und fügt bei, dass dieser Vereinbarung bisher nur die Russischen Staatseisenbahnen, die Weichseleisenbahn, die Iwangorod-Dombrowaer und die Moskau-Kiew-Woronescher Eisenbahn beigetreten sind. Ausserdem sei das Abkommen auch nur für den Russisch-Königsberger Verkehr via Wirballen formulirt, während dasselbe im Verkehre über die andere Königsberger Route via Grajewo und nach Danzig via Mlawa-Illowo zwar in der Praxis ebenfalls Anwendung finde, jedoch eines formellen Abschlusses noch entbehre.

A. Sendungen, bei deren Transport
a) die kaiserlich Russischen Staatseisenbahnen,
b) die Weichseleisenbahn,
c) die Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn,
d) die Moskau-Kiew-Woronescher Eisenbahn
betheiligt sind.

1. Für sämmtliche Artikel des Deutsch-Russischen Ausnahmetarifes 7 für Getreide — mit Ausnahme von Graupen und Grützen aller Art, Mohn, Mehl, Kleie und sonstigen Mühlenfabrikaten, sowie Samenpresslingen — wird die Entschädigung für Verluste an solchen Getreide- u. s. w. Sendungen in loser Schüttung, deren Gewicht auf der Versandtstation bahnamtlich festgestellt ist, in voller Höhe des in Königsberg ermittelten Mindergewichtes nach Abzug von 15 kg, welche für Verstreuen und Probeentnahme in Königsberg gerechnet werden, geleistet. Proben dürfen nur im Höchstbetrage von 3 kg aus jedem Wagen entnommen werden.

2. Als in loser Schüttung befördert gelten diejenigen Getreide- u. s. w. Sendungen, welche entweder auf der ganzen Strecke oder ab Wirballen lose befördert werden. Doch findet lose Beförderung ab Grenze einer bis dahin in Säcken beförderten Sendung nur statt, wenn dies durch den Absender im Frachtbrief besonders vorgeschrieben ist.

Die Beförderung von Getreidesendungen in einem mit einem Wagenärmelsack, Schüttungsbeutel (Tschechol) ausgerüsteten Wagen ist ebenfalls der Beförderung in loser Schüttung gleichzuachten.

3. Die Gewichtsfeststellungen auf der Empfangsstation werden durch Decimalverwiegungen bewirkt und erfolgen durch vereidigte Wäger unter Verantworlichkeit des städtischen Wiegeamtes zu Königsberg i. Pr. nach Abnahme auf den Staatsbahnhöfen, nämlich dem Hauptinnenbahnhof, Quaibahnhof, Quaimauer-, Lizent- und Productenbahnhof, sowie auch auf den Bahnhöfen und Entladegeleisen der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft, nämlich der Lastadie, dem Aschof, dem Lizent- und dem Südbahn-Rangirbahnhof. Bedingung ist, dass die Verwiegung unmittelbar im Anschlusse an die Entladung des Wagens auf den genannten Bahnhöfen und Entladegeleisen, bezw. auf den an denselben befindlichen Speichern erfolgt.

4. Vor Entladung und Verwiegung ist der Abnehmer verpflichtet, der Güterabfertigungsstelle vom Beginne des Entladegeschäftes behufs Entsendung eines Aufsichtsbeamten rechtzeitig Mittheilung zu machen, anderenfalls die Eisenbahn-Verwaltung jede Verlustentschädigung ablehnen kann. Auf Verlangen des Aufsichtsbeamten der Eisenbahn sind, soweit angängig, Controlverwiegungen vorzunehmen.

5. Ueber die auf den Empfangsstationen durch die vereidigten Wäger ermittelten Gewichte werden besondere Atteste ausgestellt. Bei bahnamtlicher Verwiegung wird das ermittelte Gewicht durch diejenige Güterabfertigungsstelle in dem Frachtbrief bescheinigt, welche die Verwiegung hat überwachen lassen.

6. Die Gewichtsfeststellungen haben innerhalb drei Werktagen, vom Tage des Abnahmestempels ab gerechnet — einschliesslich des letzteren — zu erfolgen.

7. Die Reclamationen über Fehlmengen sind innerhalb acht Tage, vom Tage der Abnahme gerechnet, einschliesslich des letzteren sowohl, als etwaiger Sonn- und Feiertage auf dem vorgeschriebenen Formular bei der kgl. Güterabfertigungsstelle in Königsberg i. Pr. einzureichen, welche die Weiterreichung an die kgl. Eisenbahn-Direction bewirken wird.

8. Die Reclamationen sind auf dem von der kgl. Güterabfertigungsstelle Königsberg i. Pr. kostenlos anzufordernden Formular in zweifacher Ausfertigung vorzulegen und müssen mit dem Originalfrachtbrief, dem Wiegeattest (zu 5) und dem Nachweise des Handelswerthes der Waare belegt sein.

9. Die Erledigung der Reclamationen erfolgt Seitens der kgl. Eisenbahn-Direction in Königsberg in Zeitabschnitten von je einem halben Monat.

10. Während die russischen Bahnen die in Eydtkuhnen ermittelten Verluste in voller Höhe zu vertreten haben, werden die auf der Empfangsstation Königsberg über die Feststellungen der deutschen Grenzstation hinaus ermittelten und nach Nr. 1 zu entschädigenden Mindergewichte von der Preussischen Staatsbahn und den Exporteuren (Käufern der Sendungen) je zur Hälfte mit der Massgabe vertreten, dass die Exporteure nur mit höchstens $^1/_2$ pCt. des Gesammtgewichtes jeder Sendung in Anspruch genommen werden können.

11. Deshalb haben diejenigen Exporteure, welche eine volle Inanspruchnahme der eisenbahnseitigen Haftung ohne Abzug des sonst zulässigen Normalsatzes für regelmässigen Gewichtsverlust mit 1 pCt. (s. § 8 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 32 des internationalen Uebereinkommens über den Eisen-

bahnfrachtverkehr, Seite 35 des Theiles I des Deutsch-Russischen Gütertarifes) begehren, der Eisenbahn-Verwaltung (vertreten durch die kgl. Eisenbahn-Direction Königsberg) gegenüber die Verpflichtung einzugehen, an der Entschädigungsleistung, wie vorstehend unter laufender Nr. 10 angegeben, theilzunehmen, wodurch sie für die Empfänger der Sendungen (Verkäufer, Reclamanten) die unter Nr. 1 angegebenen Rechte erwerben. Diese Verpflichtung ist von der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. formulirt; derselben dürfen jedoch nur Mitglieder der Corporation der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr. beitreten.

B. Sendungen, bei deren Transport auch andere als die unter A bezeichneten russischen Bahnen betheiligt sind.

1. Diese Sendungen unterliegen, da die übrigen nicht unter A genannten russischen Eisenbahnen auf das tarifmässige Schwindgewicht nicht verzichtet haben, dem Abzuge des auf die russischen Eisenbahnen entfallenden Antheiles des einen Percentes, während für etwaige weitere Verluste auf deutscher Strecke kein Abzug ausser dem unter A, Nr. 1, angegebenen (15 kg) gemacht wird.

2. Dabei soll bei der Entschädigungsberechnung für Sendungen, die hienach dem Abzug des auf die russischen Bahnen entfallenden Antheiles des einen Percentes unterliegen, die für Verluste auf der deutschen Strecke von dem Käufer zu leistende Vergütung (im Höchtbetrage $^1/_2$ pCt.) der Entschädigung an den Frachtzahler hinzugefügt werden.

3. Im Uebrigen gelten die unter A, Nr. 1 bis 11, enthaltenen Vorschriften, insoweit sie nicht durch vorstehende Ziffern B 1 und 2 abgeändert sind.

4. Die zu B bezeichneten Sendungen für Getreideexporteure, welche die unter A, Nr. 11, festgesetzte Verpflichtung mit der Eisenbahn-Verwaltung nicht eingegangen sind, unterliegen auf der russischen und deutschen Strecke in gleicher Weise, neben dem Abzuge von 15 kg für Streuen und Probeentnahme, dem Gesammtabzuge von einem Percent und den für die Verlustentschädigung an Gütern allgemein giltigen Vorschriften. Doch finden auch auf solche Sendungen die unter A, Nr. 2 bis 9, mitgetheilten Vorschriften bezüglich der Verwiegung, der Vorlage der Reclamationen u. s. w. gleichmässige Anwendung.

C. Getreidesendungen in Säcken.

1. Für Getreide u. s. w. in Säcken wird neben dem Abzug von 15 kg für Streuen und Probeentnahme russischerseits und demzufolge auch deutscherseits unter der Voraussetzung, dass die Tara im Frachtbriefe nicht bemängelt ist, stets nur $^1/_2$ pCt. von dem Gesammtgewicht abgezogen. Falls Sendungen zum Theil in loser Schüttung, zum Theil gesackt in Königsberg eingehen, wird nach Verhältniss der losen, bezw. gesackten Menge 1 pCt., bezw. $^1/_2$ pCt. vorweg in Abzug gebracht.

2. Im Uebrigen gelten auch bezüglich der Sendungen in Säcken die unter A, Nr. 3 bis 9, mitgetheilten Vorschriften bezüglich der Verwiegung, der Vorlage der Reclamationen u. s. w.

3. Für die in Säcken von der Versandtstation bis zur Empfangsstation durchgehenden Getreide- u. s. w. Sendungen werden Reclamationen wegen etwa an diesen festgestellten Mankos ganzer Säcke nicht nach den vostehenden Bestimmungen, sondern unter Beschränkung auf die fehlende Collizahl lediglich nach den allgemein für Entschädigungen giltigen Vorschriften des internationalen Uebereinkommens erledigt, wobei russischerseits nur $^1/_2$ pCt. als Normalsatz für regelmässigen Gewichtsverlust in Abzug gebracht wird.

Zu A, B und C.

Diejenigen Getreide- u. s. w. Gewichtsverluste, welche mit gleichzeitigen Collimankos ermittelt werden, oder welche in Folge von Unglücksfällen der Züge entstanden sind, oder solche Verluste, die nach ihrem Umfange vermuthen lassen, dass das Gewicht der Sendungen dem wirklichen Gewichte zuwider vom Absender wissentlich zu hoch angegeben ist, fallen nicht in den Rahmen dieser Bestimmungen.

Eine Entschädigung für Verluste an den Empfänger findet nicht statt, wenn die Versender bei Aufgabe von Getreide u. s. w. in schlechter Vorpackung oder in angenässtem Zustande selbst im voraus auf das Recht einer Verlustentschädigung verzichten; in diesem Falle müssen die Frachtbriefe einen entsprechenden, vom Versender unterzeichneten Vermerk enthalten.

Zur genauen Feststellung der auf der russischen Seite eingetretenen Gewichtsverluste und der von der russischen Grenzbahn an die Preussische Staatsbahn übergebenen Gewichtsmengen werden sämmtliche Getreide- u. s. w. Sendungen an der Grenze im Beisein von Beauftragten beider Grenzbahnen bahnamtlich verwogen.

D. Die unter A bis C ausgeschlossenen Artikel: Graupe, Mohn, Grütze, Mehl u. s. w.

1. Hinsichtlich der von dem Entschädigungsverfahren zu A bis C ausgeschlossenen Artikel dieses Ausnahmetarifes: Graupen und Grützen aller Art, Mohn, Mehl, Kleie und sonstige Mühlenfabrikate, sowie Samenpresslinge, erfolgt eine Entschädigung etwa ermittelter Fehlmengen auf besondere Reclamationen im gewöhnlichen Verfahren unter Abzug des zulässigen Normalsatzes für regelmässigen Gewichtsverlust mit 1 pCt.

2. Für lose Mohn-, Kleie- und Mehlsendungen findet der leichten Verstreuung wegen auf der deutschen Strecke eine Entschädigung nicht statt.

— (Verzeichniss der Güter, welche auf offenen Wagen befördert werden können.) An Stelle des bisherigen Verzeichnisses der Güter, welche in offenen Wagen befördert werden dürfen, ist das nachstehende Verzeichniss der Güter getreten, welche, nach Massgabe der im § 104 des Allgemeinen Statutes der russischen Eisenbahnen festgesetzten Haftpflicht, auf offenen Wagen befördert werden können:

1. Asphalt, unbearbeitet, Asphalt-Röhren, -Kitt, -Masse und -Mastix.
2. Schlempe und Treber.
3. Scherben von Thon, Töpfen, Glas, Porzellan und Fayence.
4. Böttcherarbeiten, nicht aus einander genommene, Fassdauben, Holzreifen, sowie Eggen, Walzen, Krummhölzer, Waschzuber, Räder, Radfelgen, Klötze, Tröge, Kasten, Pumpen, Leitern, Fehmerstangen (Deichselstangen), Achsen, Schlittenkufen, Bänke, Stege, Schubkarren, Holzröhren, Bienenstöcke und einfache Kisten.
5. Wasser, gewöhnliches.
6. Samenaussiebsel, Spreu und Kleie in Fässern.
7. Thon und Töpferwaaren.
8. Graphit in Stücken.
9. Holz jeder Art, unbearbeitet, Brenn- und Bauholz.
10. Eisen, Stahl und Gusseisen, unbearbeitet, sowie Blech in gehöriger Verpackung.
11. Fett und Talg in Fässern.
12. Erde, Thon und Sand.
13. Steine, unbearbeitete.
14. Knochen, unbearbeitete.
15. Mineralöl (mit Ausnahme der nach besonderen Vorschriften zu befördernden Oele).
16. Samen- und Baumöle in Fässern.
17. Bast in geflochtenen Bündeln, in Päcken, mit Deckplänen bedeckt.
18. Hanf und Hanfheede, in Päcken, mit Deckplänen bedeckt.
19. Matten und Mattensäcke, mit Deckplänen bedeckt.
20. Fische jeder Art in Fässern.
21. Erze jeder Art.
22. Harz.
23. Glas in Kisten.
24. Düngemittel (ausgenommen in Säcken).
25. Steinkohlen, Torf, Kisjak, Anthracit, Coaks, Briquetts von Steinkohlen und Torf, Torfkohlen.
25. Alle Güter, welche in besonderen offenen Specialwagen befördert werden, deren Type das Ministerium der Wegecommunicationen bestätigt hat.
27. Alle Güter, welche ihres Umfanges wegen in gedeckt gebauten Wagen nicht verladen werden können.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 31. Juli bis 6. August.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

31. Juli, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danae", Capitän M. Nicolich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. August, um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän A. Scarpa,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Niobe", Capitän G. Damianovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

4. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Iris", Capitän G. Lncovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Cnrzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

5. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

31. Juli, Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
1. Augnst, Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
3. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
5. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrt:
Sonntag, den 2. August, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

2. August, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Niobe", Capitän G. Damianovich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Qnaranta, Corfu, Argostoll, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

2. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Helios", Capitän T. Androvich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

5. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexaudrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette. Mersyn, Larnaca, Limassol nnd Rhodus.

6. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum),
Dampfer „Hungaria", Capitän P. Berberovich,
mit Berührung von Brindisi, Santl Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Snlina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, nm Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator", Capitän B. Vidos,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladnng nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. August, nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai nnd Kobe.

Brasilianischer Dienst.

15. Angnst, Dampfer „Melpomene", Capitän C. Bnzik, nach Santos, mit Berührung von Finme, Pernambnco, Bahia nnd Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Zulassung von Weinsendungen, deren Fässer durch Erdtheilchen verunreinigt sind, zur Einfuhr nach Deutschland. Aus Anlass einer Beschwerde wegen unrichtiger Auslegung und Anwendung der Bestimmungen der internationalen Convention vom 3. November 1881, betreffend die Reblaus (R.-G.-Bl. Nr. 105 v. J. 1882), hat das kgl. bayerische Staatsministerium der Finanzen über Intervention der betreffenden österreichischen Ministerien die kgl. bayerische General-Direction der Zölle und indirecten Steuern beauftragt, die kgl. Zollbehörden, namentlich aber das Nebenzollamt I in Kufstein, wegen künftiger vom Standpunkte der Reblausconvention unbeanständeter Zulassung von fertigem Weine in Fässern zur Einfuhr auch für den Fall anzuweisen, wenn Erde den Fässern anhaftet oder auf den Böden der Transportwagen sich befindet. [E.-M.-Z. 3248/I.]

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde die sechste ordentliche Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen unter dem Vorsitze des Obmannes des Vorstandes, k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner, und in Anwesenheit des Aufsichtscommissärs, k. k. Inspectors Carl Breisky, abgehalten. Dem von der Versammlung einstimmig genehmigten Geschäftsberichte pro 1895 zufolge ist die Anstalt durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, auf eine vollkommen neue Grundlage gestellt worden und entzieht sich daher das Ergebniss des Jahres 1895 einem Vergleiche mit jenem der Vorjahre. Die Zahl der versicherten Mitglieder betrug circa 150.000, ungerechnet die gemäss § 3 des Statutes versicherten k. k. Staatsbediensteten. Von den im Betriebsjahre erstatteten 6825 Unfallsanzeigen begründeten 1877 (27·5 pCt.) eine Entschädigung. Von diesen hatten 1530 eine vorübergehende, 61 eine dauernde theilweise, 61 eine dauernde gänzliche Erwerbsunfähigkeit und 143 den Tod zur Folge. Das Gesammterforderniss belief sich im Rechnungsjahre auf fl. 1,523.516·27, wovon der Betrag von fl. 1,247.079·99 Seitens der betheiligten Eisenbahn-Unternehmungen im Sinne des § 29 des Statutes zu decken war, während das übrige durch anderweitige Einnahmen aufgebracht wurde. Auf je fl. 100 des gesammten Jahres-Arbeitsverdienstes der versicherten Mitglieder bei sämmtlichen Eisenbahnen per fl. 87,674.618·94 entfiel somit ein Versicherungsbeitrag von circa fl. 1·42. An das Schiedsgericht wurde in 47 Fällen appellirt, erledigt wurden insgesammt 37 Klagen, und zwar wurden 24 abgewiesen, während in 13 Fällen den Klägern eine Entschädigung zugesprochen wurde. — Nach Genehmigung der Betriebsrechnung und der Bilanz pro 1895 und Ertheilung des Absolutoriums an den Vorstand wurde die theilweise Aenderung der §§ 8, 12 und 43 des Statutes einstimmig beschlossen. Hierauf wurden die statutenmässigen Wahlen in den Vorstand und das Schiedsgericht durch die Curie der ernannten Delegirten vorgenommen. Es erschienen gewählt: Als Vorstandsmitglieder: Franz Gall, Oberinspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Georg v. Görgey, kaiserl. Rath, Centralinspector der Oesterr. Nordwestbahn; Wilhelm Hallama, Director der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co.; Ignaz Konta, k. k. Regierungsrath, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; Otto Microys, General-Inspector der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Wilhelm Rauscher, kaiserl. Rath, Centralinspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Adolf Schiff, General-Secretär der Südbahn-Gesellschaft; Friedrich Schlemüller, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Dr. Ferdinand Zehetner, k. k. Hofrath, administrativer Director der Oesterr. Staatsbahnen; als Ersatzmänner derselben Dr. Isidor Wengraf, Secretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Carl Holey, Oberinspector der Oesterr. Nordwestbahn; August Haas, Inspector der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co.; Egydius Schreiner, Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; Anton Zawodsky, Inspector der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Ferdinand Schebesta, Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Alfred Herrmann, Secretär der Südbahn-Gesellschaft; Dr. Rudolf Schmitz, Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Demeter R. v. Mertens, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; als Schiedsgerichtsbeisitzer: Dr. Theodor Kafka, Oberinspector der Südbahn-Gesellschaft; endlich als Stellvertreter desselben: Dr. Josef Nilius, Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Theodor Mündel, Bureauvorstand der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Dr. Johann Prini, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Schliesslich wurde zur Wahl von drei Rechnungsrevisoren und von drei Ersatzmännern derselben geschritten und zu ersteren Dr. Carl Freiherr von Offermann, Präsident des Verwaltungsrathes der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft; Alexander Scherak, Inspector der Stauding-Stramberger Localbahn und Josef Horak, Inspector und Oberbuchhalter der Eisenbahn Wien-Aspang; und zu letzteren: Josef Stiasny, Oberinspector der Südbahn-Gesellschaft; Josef Prinz, Inspector der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Ludwig Gall, Vorstandsadjunct der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen.

Einbeziehung der Station „Zabrze Coaksanstalt."

Mit 15. August 1896 wird die Station „Zabrze Coaksanstalt" der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz in den ab 1. September 1895 giltigen Ausnahmetarif, Heft A, für den obbezeichneten Kohlenverkehr, und zwar mit den gleichen Frachtsätzen wie im Verkehre nach der Station „Zabrze" einbezogen.

Wien, am 31. Juli 1896. [571]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Aenderung von Frachtsätzen.

Mit 15. August 1896 treten im Schlesisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, und zwar Goldberg, Hermsdorf-Bad, Neukirch a. K., Schönau a. K. und Ober-Kauffung einerseits und den diesseitigen Stationen Friedland i. B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg anderseits in Kraft; desgleichen wurde die Station des Directionsbezirkes Breslau „Pilgramsdorf" neu einbezogen.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die Stationen Friedland i. B., Raspenau-Liebwerda und Reichenberg als auch die unterzeichnete Direction nähere Auskunft.

Wien, am 25. Juli 1896. [572]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 15. August 1896 (und für Frachterhöhungen vom 15. September 1896) treten Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes in Kraft.

Dieselben umfassen den Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Hannover und Münster, sowie anderen nördlichen deutschen Verbandsbahnen einer- und der Station Reichenberg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits. Durch diese Tarife werden bezüglich der Stationsverbindungen, für die sie Bestimmungen und Frachtsätze enthalten, die nachverzeichneten Tarife nebst Nachträgen aufgehoben:

a) der Norddeutsch-Sächsische Verbandsgütertarif, Heft 1 vom 1. December 1890 und Heft 2 vom 1. August 1891;
b) der Magdeburg-Sächsische Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1890;
c) der Rheinisch-Westphälisch-Sächsische Verbandsgütertarif vom 1. Juni 1890.

Die neuen Tarife liegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden zum Preise von 0·70 Mark für ein Heft erhältlich.

Wien, am 28. Juli 1896. [573]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 15. August 1896 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. September 1896 gelangt der Gütertarif, Theil II, für den Berlin-Stettin-Sächsischen Verband zur Einführung.

Derselbe umfasst den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin, sowie der Altdamm-Colberger und Stargard-Cüstriner Eisenbahn einerseits und den Stationen der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn Friedland in Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg andererseits.

Durch diesen Tarif werden bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche er Bestimmungen und Frachtsätze enthält, die nachverzeichneten Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben:

1. der Stettin-Schlesisch-Märkisch-Sächsische Gütertarif (Heft 1 und 2) vom 15. September 1890;
2. der Berlin-Sächsische Gütertarif vom 1. März 1894;
3. der Norddeutsch-Sächsische Gütertarif (Heft 2) vom 15. August 1891;
4. der Magdeburg-Sächsische Gütertarif vom 1. August 1890;
5. der Breslau-Sächsische Gütertarif vom 1. August 1891;
6. der Bromberg-Sächsische Gütertarif vom 1. Jänner 1892.

Der neue Tarif liegt in den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen zu Dresden um den Preis von 1·20 Mark erhältlich.

Wien, am 30. Juli 1896. [574]

Die Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Einbeziehung einer Station.) Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1896 wurde die Station Rheinhausen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln mit den um 6 km und 0·02 Mk. für 100 kg erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Uerdingen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Tarif für den directen Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo tr., Thorn tr. und Mlawa tr. vom 1. Jänner 1893. (Ausserkraftsetzung dieses Tarifes.) Am 15. August 1896 tritt obenbezeichneter Tarif sammt den Nachträgen I—V ausser Kraft. Die Einführung eines neuen Tarifes für den Verkehr mit Alexandrowo erfolgt voraussichtlich vom gleichen Zeitpunkte ab und wird besonders bekannt gegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferu nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1312	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Marmorsebotter in Säcken	Hobenelbe	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 52*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz
					Schönpriesen-Umschlag					47*)				
					Dresden-Elbkai					74				
1313	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kastanienholz-Extract	Dresden-Elbkai	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		a) 278 Pfg. b) 256 Pfg.	a) 219 *) Pfg. b) 204 *) Pfg.	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz
				Schönpriesen-Umschlag						a) 224 *) Pfg. b) 209 *) Pfg.				
1314	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden	Lodygowice	Oderberg	Bei Verwendung vierrädriger Wagen: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Verwendung achträdriger Wagen: Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893		Verschieden	kr. 20·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Oswięcim						12·5			
					Olmütz						50·0			

Fortlaufende Nummer	1315	1316		1317	1318
Die Publication erfolgt von der Namen der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	Böhmischen Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen		Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	
für Artikel	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Rübenschnitze der Pos. Z—13 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Zuckerrüben der Pos. Z—13 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Mauer- und Dachziegel der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I	Kalk, gebrannt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ebensee	Troppau St.B.		Tannwald-Schumburg transit	Pardubic (St.E.G.)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Tetschen B.N.B.	Troppau K.F.N.B. loco		Gablonz-Brandl	Böhm.-Brod Gross-Bečvar (L.B.) Hrobec Jenšovic Kralup (St.E.G.) Opočno Raudnic Sadska (L.B.) Theresienstadt Zásmuk (L.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Parteien. Die Zuckerrüben müssen für ein mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenes Industrie-Etablissement bestimmt sein, und die Rübenschnitze von einem mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-Etablissement zur Versendung gelangen		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. August bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung		Localtarife		Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, giltig vom 1. Juli 1895	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestebt kein directer Frachtsatz		13 kr.	Kreuzer 21·6 29·8 42·0 37·2 34·4 22·1 42·0 24·6 42·0 28·2
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	kr. 170 184	5 kr.	5 kr.	8·8 kr.	18·6 22·7 33·2 33·2 19·0 33·2 20·8 33·2 33·2 21·9
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg				4·2 kr.	3·0 7·1 8·8 4·0 1·2 8·8 3·8 8·8 8·8 6·3
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen				Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
36	Nr. 85 vom 30. Juli 1896	1294	St.E.G.	Kgl. U. St. E.	Braunkohle	Tokod rakodó und Ebszöny kitérö	Gross-Neusiedl	Die Stationsbezeichnung: „Gross-Neusiedl" hat richtig zu lauten: „Grammat-Neusiedl"	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirection in Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahndirection gelangen nachstehend benannte, in dem Materialmagazine in Linz lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alteisenblech und Siederohrabfälle, Altgusseisen, alter Telegraphendraht, Pausch- und Zerreneisen, Radsterne, alter Stahl von Achsen, Kurbeln, Trag- und Volutfedern und Werkzeugen, Stahltyres mit und ohne Nuth, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchmessing, Bruchzink, Gummi-, Hanf-, Leder-, Baumwoll- und Schafwollabfälle und Bruchglas.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahndirection (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen und sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahndirection in Linz bis längstens **17. August 1896, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 pCt. der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Linz zu erlegen.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen vom Datum des Verständigungsschreibens über die Annahme des Offertes effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahndirection steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 4. August 1896.

K. k. Staatsbahndirection in Linz.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 88. Wien, 6. August 1896. IX. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Personal-Nachrichten. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 11. Juli 1896*) für die schmalspurige Localbahn St. Pölten—Kirchberg an der Pielach (Pielachthalbahn) mit Abzweigung nach Mank, eventuell St. Leonhard am Forst (Ruprechtshofen)

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem niederösterreichischen Landesausschusse die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station St. Pölten der Staatsbahnlinie Wien—Salzburg über Ober-Grafendorf, Hofstetten und Rabenstein nach Kirchberg an der Pielach mit einer Abzweigung nach Mank, eventuell nach St. Leonhard am Forst (Ruprechtshofen) in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Der Concessionär ist berechtigt, eine schmalspurige Zweiglinie von der Eingangs bezeichneten Localbahn nach Mank, eventuell nach St. Leonhard am Forst, bezw. Ruprechtshofen mit der Massgabe auszuführen, dass auf das gesammte Unternehmen die Bestimmungen der gegenwärtigen Concessionsurkunde Anwendung zu finden haben.

Die Berechtigung des Concessionärs zur Ausführung der vorgedachten Zweiglinie erlischt, wenn derselbe von dieser Berechtigung innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, keinen Gebrauch machen sollte. Desgleichen bleibt der Staatsverwaltung auch vor Ablauf des vorstehend festgesetzten Zeitraumes von fünf Jahren das Recht vorbehalten, die Berechtigung des Concessionärs zur Ausführung der vorstehenden Zweiglinie als erloschen zu erklären und die Concession für dieselbe einem anderen Unternehmer zu ertheilen, falls der Concessionär nicht in der Lage sein sollte, die Ausführung dieser Linie unter den von anderen Bewerbern angebotenen, von der Staatsverwaltung genehmigten Bedingungen zu übernehmen.

Zur Abgabe der bezüglichen Erklärung wird dem Concessionär eine Frist von drei Monaten nach erfolgter amtlicher Mittheilung von der eventuell anderweitigen Concessionswerbung eingeräumt werden.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

*) Enthalten in dem am 28. Juli 1896 ausgegebenen XLIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 124.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritätsobligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer erforderlich ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass dem Concessionär während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritätsobligationen zuzüglich des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 11. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von St. Pölten nach Kirchberg an der Pielach.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von St. Pölten nach Kirchberg an der Pielach ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 0·76 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde herzustellen und auszurüsten.

Bei Ausführung der Bahn ist das vom k. k. Handelsministerium für die Murthalbahn genehmigte Profil des lichten Raumes unter Bedachtnahme auf die für eventuelle Langholztransporte erforderlichen Verbreiterungen einzuhalten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 31·2 km lange Localbahn beginnt am Vorplatze der Station St. Pölten der Linie Wien—Salzburg der k. k. Staatsbahnen und wird vorerst unter Mitbenützung des Bahnkörpers der k. k. Staatsbahnlinie Leobersdorf—

St. Pölten auf eine Länge von circa 1·1 km geführt. Hierauf geht die Trasse auf eigenen Unterbaukörper über und übersetzt, in südwestlicher Richtung weiterziehend, die Wasserscheide zwischen dem Traisen- und Pielachthale. In letzterem Thale angelangt, folgt die Linie in vorwiegend südlicher Richtung dem Laufe des Pielachflusses und erreicht unter Berührung der Ortsgebiete von Ober-Grafendorf, Hofstetten und Rabenstein die Endstation Kirchberg, welche im Süden des gleichnamigen Ortes am rechten Ufer des Pielachflusses errichtet wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der Localbahn an die k. k. Staatsbahnen in St. Pölten herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung eines Theiles der Bahnstrecke von der Station St. Pölten bis Kilometer 73·4/5 der k. k. Staatsbahnlinie Leobersdorf—St. Pölten, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 80 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 300 m bis 150 m hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 und in allen schärferen Bögen unter Anwendung der Constante 1500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 15 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 3·6 m, bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4 m zu betragen.

In dem Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten im Allgemeinen eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 100 oder weniger als 100 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Bezüglich der den Berechnungen der Brückenconstructionen zu Grunde zu legenden Verkehrslasten werden Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums besondere Vorschriften ertheilt werden.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Falls innerhalb einzelner Theilstrecken der Bahn ein Rollschemelverkehr eingeführt werden sollte, ist bei den Unterbauobjecten dieser Strecken das Lichtraumprofil, sowie in den für diesen Verkehr in Betracht kommenden Stationsgeleisen die Entfernung derselben von den nächsten Geleisen entsprechend zu vergrössern.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen im Systeme des schwebenden Stosses nach den vom k. k. Handelsministerium für die Murthalbahn genehmigten Normalien, jedoch mit der Abänderung auszuführen, dass auf eine Schienenlänge von 9 m 13 Querschwellen entfallen, ferner dass in der Geraden, sowie in Bögen bis 300 m Radius auf die vorgenannte Schienenlänge 8 Unterlagsplatten und in Bögen von 100 m Radius und darunter 26 Platten entfallen.

Das weitere Detail der Kleinmaterialvertheilung unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die aus Flussstahl zu erzeugenden Schienen müssen mindestens ein Gewicht von 17·9 kg per laufendes Meter, die Schwellen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 1·6 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber in dem Falle der Betriebsführung der Localbahn durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mit letzterer das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat für den Fall der Betriebsführung der Localbahn durch die k. k. Staatsbahnen im Einvernehmen mit letzteren zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich derselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Führung der Localbahn im Bereiche der Staatsbahnstation St. Pölten, sowie die an der Abzweigstelle der Localbahn aus der k. k. Staatsbahnlinie Leobersdorf—St. Pölten, woselbst eine Station „St. Pölten Localbahn“ errichtet wird, auszuführenden baulichen und sonstigen Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und ist im Falle der Betriebsführung der Localbahn durch die k. k. Staatsbahnen bezüglich der Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit diesen letzteren das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem eventuell mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. 3 Tenderlocomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen,
2. 8 Personenwagen,
3. 2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen),
4. 26 Lastwagen verschiedener Gattungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 7·5 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Handbremse und eine Luftsaugebremse. Alle Locomotiven sind ferner beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Alle Personenwagen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit durchgehenden Bremsen, als mit Handbremsen zu versehen. Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehenden Bremsen auszurüsten.

Sämmtliche Lastwagen sind mit den Rohrleitungen für die Dampfheizung, ferner mindestens 30 Percent derselben mit der durchgehenden und der Handbremse, der Rest derselben mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen, welche auf Schmalspurbahnen sinngemäss Anwendung finden.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsenentfernungen der Fahrbetriebsmittel versehenen Skizzen des Fahrparkes hat gleichzeitig mit jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphen-, bezw. Telephonleitungen auf eigene Kosten herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Leitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staatscorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 11. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die projectirte Localbahn Eisenbrod-Rovensko-Aujezd herzustellende normalspurige Localbahn von Rovensko über Lomnitz und Eisenstadtl nach Jičin mit einer Abzweigung von Lomnitz nach Alt-Paka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Notar Friedrich Postler in Eisenbrod die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die projectirte Localbahn Eisenbrod-Rovensko-Aujezd herzustellende normalspurige Localbahn von Rovensko über Lomnitz und Eisenstadtl nach Jičin mit einer Abzweigung von Lomnitz nach Alt-Paka im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. Juli 1896. Z. 4268/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Böhm.-Brod—Mochov. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Bezirksvertretung in Böhm.-Brod vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Böhm.-Brod der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Mochov zum Anschlusse an die derzeit ausschliesslich dem Güterverkehre dienende Localbahn Celakowitz-Mochov der vorgenannten Bahngesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 6095.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung der Geleise und Verlängerung der Veranda in der Station Marburg: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Geleise und die Verlängerung der Veranda in der Station Marburg der Linie Wien—Triest anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr v. Camerlander betraut. [G.-I.-Z. 12.754.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Errichtung einer Vermoischungsanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die nächst km 35·4 der Linie Marburg—Franzensfeste zu errichtende Vermoischungsanlage anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr v. Camerlander betraut. [G.-I.-Z. 12.755.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseänderung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Umwandlung des vor den Häusern Nr. 63 bis 73 der Weinhauser Strasse (Währing) liegenden Geleises in ein Doppelgeleise wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6661.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Herstellung von Sandfängern.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project, betreffend die Herstellung von Sandfängern zum Schutze der Wasserleitung des Hugo Staffen in Antoniwald der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6332.]

Localbahn Melnik-Mšeno. (Geleisepläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Stationen Vrutic, Lhotka, Nebužel und Kanina-Oujezd, ferner des Elbeumschlagsplatzes in Melnik, schliesslich die Situationspläne der Verladestellen Jenichov und Zivonien, sämmtlich auf der Localbahn Melnik-Mšeno, wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5791.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Eisenconstruction.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Eisenconstructionsplan für den schiefen Durchlass in km 4·527 der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6464.]

Industriebahn Gojau-Pötschmühle der Firma Ignaz Spiro & Söhne. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes, betreffend die Verlängerung der Industriebahn Gojau-Pötschmühle im Fabrikshofe der Pötschmühle, den Bauconsens ertheilt. [G.-I.-Z. 13.771.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Kecskemét — Tisza-Ugh. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 87 verlautbart die vom kgl. ungarischen Handelsminister mit Erlass vom 20. Juni 1895, Z. 38.470, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3) erflossene Concessionsurkunde. Die effectiven Baukosten dieser von der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Hermann Linczer & Julius Braun in Budapest projectirten, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 normalspurig zu erbauenden und von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Localbahn sind mit fl. 780.000 bemessen, von welcher Summe ein Betrag von fl. 67.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden ist.

Projectirte Localbahn Szeged-Karlova. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 85 verlautbart den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Bau und Betrieb der projectirten Localbahn Szeged-Karlova (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 56 ex 1895, Vorconcession Post 4). Die effectiven Baukosten dieser von der Station Szeged der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese über Török-Kanizsa (Theiss-Schiffahrtsstation) in der Station Karlova mit der Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek verbindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV zu erbauenden und zu betreibenden normalspurigen Localbahn sind mit fl. 2,000.000 bemessen, von welcher Summe der Betrag von fl. 159.300 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden ist.

Personal-Nachrichten.

Besetzung des k. k. Eisenbahnministeriums nach Sectionen und Departements.

Minister:

Se. Excellenz Emil Ritter v. Guttenberg, Geh. Rath, k. u. k. Feldmarschall-Lieutenant.

Sectionschefs:

Se. Excellenz Heinrich Ritter v. Wittek, Dr., Geh. Rath,
Wrba Ludwig,
Pichler Max Ritter v.

Liharzik Franz, Dr. (im Stande der Ministerialräthe, mit Titel und Charakter eines Sectionschefs).

Präsidialbureau.

Vorstand.

Buschman Alfred Freih. v., Dr., Ministerialrath.

Miller Ladislaus, Ministerialsecretär.
Donheimer-Herlth Eduard Ritter v., Dr., Ministerial-Vicesecretär.
Sarnthein Otto Graf, Ministerialconcipist.

Zugetheilt:

Schonka Franz, Dr., Oberinspector der Oest. St. B., mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes (mit der Stellvertretung des Vorstandes betraut).
Plenk Jakob, Inspector der Oest. St. B.
Scharinger Gustav Ritter v., Oberofficial der Oest. St. B.
Pacholik Peter, Official der Oest. St. B.
Hirt Heinrich, Concipist der Oest. St. B.
Weiss Hermann, Assistent der Oest. St. B.
Pohl Julius, Assistent der Oest. St. B.

Präsidial-Rechnungsdienst.

Prause Robert, Inspector der Oest. St. B.

Präsidialkanzlei.

Heim Carl, Hilfsämterdirector.
Rubeš Emanuel, Hilfsämterdirectors-Adjunct.
Bessenyey Fritz v., Kanzleiofficial.
Aster Josef, Kanzleiofficial.

Zugetheilt:

Freytag Anton, Official der Oest. St. B.
Gumplowicz Moriz, Adjunct der Oest. St. B.
Jonasch Franz, Assistent der Oest. St. B.
Thienel Ferdinand, Assistent der Oest. St. B.

Bibliothek und Museum.

Hölzlhuber Franz, Oberofficial der Oest. St. B.
Brauchbar Jakob, Adjunct der Oest. St. B.

I. Section

für juridisch-administrative Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, sowie für das Localbahnwesen.

Se. Excellenz Heinrich Ritter v. Wittek, Dr., Sectionschef, wie oben.

Departement 1

für legislative und internationale Eisenbahn-Angelegenheiten, sowie für allgemeine aus dem Staatshoheits- und Staatsaufsichtsrechte entspringende Agenden.

Vorstand.

Hankenberg Theodor Edler v., Sectionsrath.

Weeber August, Dr., Ministerialsecretär, mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.
Pusswald Oskar Freih. v., Ministerial-Vicesecretär.
Dobner von Dobenau Hans, Dr., Ministerial-Vicesecretär.
Gaber Hans, Dr., Ministerial-Vicesecretär.

Departement 2

für das Eisenbahn-Concessionswesen, einschliesslich der Concessionirung von Bahnen niederer Ordnung (administratives Localbahnamt).

Vorstand.

Forster Zdenko Ritter v., Dr., Sectionsrath.

Ziffer Richard, Dr., Ministerial-Vicesecretär.
Beess-Chrostin Josef Freih. v., Ministerial-Vicesecretär.
Ressig Alfred, Ministerial-Vicesecretär.
Deschka Franz, Dr., Ministerialconcipist.

Zugetheilt:

Kuntczofsky Carl, Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Hopfgartner Paul, Dr., Conceptpraktikant der statistischen Centralcommission.

Departement 3

für die technische Mitwirkung bei der Sicherstellung von Bahnen niederer Ordnung (technisches Localbahnamt).

Vorstand:

Wurmb Carl, Ministerialrath.

Plate Gustav, Oberbaurath.
Gottsleben Ferdinand, Baurath.
Meltzer Oskar, Baurath.
Musil Richard, Baurath.
Mikuli Jakob Ritter v., Oberingenieur.
Post Gustav, Oberingenieur.
Ortmann Georg, Oberingenieur.
Chabert Constantin v., Oberingenieur.
Stŕžižek Franz, Oberingenieur.
Melchar Carl, Oberingenieur.

Zugetheilt:

Rühl Carl Theodor, Oberinspector der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.
Steiner Moriz, Inspector der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.
Boess Hermann, Dr., Concipist der Oest. St. B.
Baudisch Adolf, Assistent der Oest. St. B.
Kiowsky Carl, Assistent der Oest. St. B.

Departement 4

für Personalangelegenheiten.

Vorstand:

Mertens Demeter Ritter v., Sectionsrath.

Bauhaus Carl Freih. v., Dr., Ministerialsecretär.

Zugetheilt:

Singer Johann, Inspector der Oest. St. B.
Schernik Theodor, Oberofficial der Oest. St. B.
Schuster Emil, Official der Oest. St. B.
Gawlikowski Stanislaus, Official der Oest. St. B.
Thürl Franz, Official der Oest. St. B.
Metz Ludwig, Official der Oest. St. B.

Wrbna Carl, Official der Oest. St. B.
Wimpffen Max Freih. v., Dr., Secretär II. Cl. der Oest. St. B.
Lieberls Siegfried, Official der Oest. St. B.
Trunda Johann, Adjunct der Oest. St. B.
Weiss Leopold, Adjunct der Oest. St. B.
Durchhalter Franz, Adjunct der Oest. St. B.
Strecker Hans, Dr., Concipist der Oest. St. B.
Podlewski Franz, Ritter v., Dr., Concipist der Oest. St. B.
Schüsz Philipp, Assistent der Oest. St. B.
Kutschereuter Felix, Assistent der Oest. St. B.
Hagler Anton, Assistent der Oest. St. B.
Braun Matthäus, Assistent der Oest. St. B.
Schmettan Edgar, Assistent der Oest. St. B.
Hobodides Hermann, Assistent der Oest. St. B.

Departement 5

für Humanitäts- und Sanitätsangelegenheiten.

Vorstand:

Prini Johann, Dr., General-Directionsrath der Oest. St. B.

Romer v. Chyzów Stefan Graf, Ministerialsecretär.
Pollak Theobald, Dr., Ministerial-Vicesecretär.
Mauthner Isidor, Dr., Ministerialconcipist.

Gauster Friedrich, Med. Dr., Obersanitätsrath.
Schick Leopold, Baurath.

Zugetheilt:

Zistler Franz, Oberofficial der Oest. St. B.
Gumpesberger Gustav, Official der Oest. St. B.
Krupka Carl, Official der Oest. St. B.
Schmidinger Anton, Official der Oest. St. B.
Nowotny Johann, Official der Oest. St. B.
Schönauer Josef, Official der Oest. St. B.
Scherzinger Carl, Official der Oest. St. B.
Schadek Friedrich, Official der Oest. St. B.
Böhm Heinrich, Official der Oest. St. B.
Byck Sigmund, Dr., Concipist der Oest. St. B.
Płonka Rudolf, Assistent der Oest. St. B.
Reichel Oskar, Assistent der Oest. St. B.

Departement 6

für Organisations- und sonstige allgemeine Verwaltungsangelegenheiten.

Vorstand:

Zehetner Ferdinand, Dr., Ministerialrath.

Speil Albert Ritter v. Ostheim, Dr., Ministerialconcipist.
Artwiński Casimir Ritter v., Dr., Ministerialconcipist.

Zugetheilt:

Ingenhaeff Adolf Freih. v., kais. Rath, Oberinspector der Oest. St. B.
Krebs Otto, Oberinspector der Oest. St. B.
Holzner Bruno, Oberofficial der Oest. St. B.
Buchgraber August, Oberofficial der Oest. St. B.
Metz Carl, Oberofficial der Oest. St. B.
Senk Anton, Official der Oest. St. B.
Loncz Wilhelm, Official der Oest. St. B.

Departement 7

für den Eisenbahnbau betreffende verwaltungsrechtliche Angelegenheiten.

Vorstand:

Haberer Theodor, Dr., Ministerialrath.

Glaser Alfons, Ministerialsecretär.
Sturm Robert, Dr., Ministerialsecretär.
Krasny Arnold, Dr., Ministerialconcipist.

Departement 8

für den Eisenbahnbetrieb betreffende und sonstige Rechtsangelegenheiten, sowie für Steuer- und Gebührenangelegenheiten.

Vorstand:

Hardt Emil, Dr., Ministerialrath.

Schlag Julius, Dr., Ministerialsecretär.

Zugetheilt:

Schreiber Carl, Dr., Oberinspector der Oest. St. B. mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).

II. Section

für finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnministeriums und für die Eisenbahnstatistik.

Wrba Ludwig, Sectionschef, wie oben.

Departement 9

für allgemeine finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnministeriums und insbesondere des Staatseisenbahnbetriebes.

Vorstand:

Kann August, Ministerialrath.

Perneker Johann, Baurath.
Zach Franz, Baurath.
Suchofsky Carl, Oberrechnungsrath.
Herold Carl, Oberrechnungsrath.

Zugetheilt:

Brüll Robert, General-Directionsrath der Oest. St. B. (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).
Topf Carl, Inspector der Oest. St. B.
Felgel Konrad, Inspector der Oest. St. B.
Schubert Rudolf, Oberrevident der Oest. St. B.
Graff Heinrich, Oberrevident der Oest. St. B.
Freiheit Ludwig, Oberrevident der Oest. St. B.
Landsteiner Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Mayer Georg Friedrich, Oberrevident der Oest. St. B.
Slawik Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Stengel Josef, Revident der Oest. St. B.
Bischoff Nikolaus, Revident der Oest. St. B.
Wingelmayer Leopold, Revident der Oest. St. B.
Schipek Moriz, Revident der Oest. St. B.

Departement 10

für finanzielle Angelegenheiten insbesondere des Eisenbahnbaues.

Vorstand:

Schäffer Franz, Sectionsrath.

Zugetheilt:

Benedict Friedrich, Oberinspector der Oest. St. B. (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).
Wuschkan Franz, Inspector der Oest. St. B.
Eckschlager Hans, Oberrevident der Oest. St. B.
Spechtner Carl, Revident der Oest. St. B.
Mises Arthur v., Ingenieur der Oest. St. B.

Departement 11

für die Handhabung des Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen in finanzieller Hinsicht und insbesondere aus dem Titel der Staatsgarantie und der Subventionirung durch den Staat.

Vorstand:

Buschman Hugo Freih. v., Sectionsrath.

Zugetheilt:

Kaisler Adolf, Inspector der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen mit Titel und Charakter eines Regierungsrathes (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).
Stöller Carl, Inspector der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.

Siegmund Carl, Inspector der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.
Pistor Arwed Ritter v., Inspector der Oest. St. B.
Engelsberg Emil, Inspector der Oest. St. B.
Stella Julius, Inspector der Oest. St. B.
Brandis Carl Graf, Commissärsadjunct der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.

Departement 12
für Angelegenheiten der Eisenbahnstatistik.

Vorstand:
Kuranda Camill, Sectionsrath.

Sonnenschein Sigmund, Ministerial-Vicesecretär.
Strigl Adolf Ritter v., Dr., Ministerial-Vicesecretär.
Fiedler Adolf, Rechnungsrath.
Swoboda Franz, Rechnungsrevident.

Zugetheilt:
Walzel Adolf, Inspector der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.
Breuner Albert, Oberofficial der Oest. St. B.

III. Section
für commercielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens.

Liharzik Franz, Dr., Ministerialrath mit Titel und Charakter eines Sectionschefs, wie oben.

Departement 13
für Angelegenheiten des Personen- und Gepäckstarifes.

Vorstand:
Küchler Josef Ritter v., Dr., Ministerialrath.

Gormasz Josef, Dr., Ministerialconcipist.

Zugetheilt:
Englisch Theodor, Inspector der Oest. St. B. (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).
Rainer Carl, Inspector der Oest. St. B.
Jilek Heinrich Ritter v., Commissär der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.
Durst Alfred, Oberrevident der Oest. St. B.
Holeczek Adolf, Concipist der Oest. St. B.
Kaiser Franz Josef, Adjunct der Oest. St. B.

Departement 14
für Tarifangelegenheiten des inländischen Güterverkehres.

Vorstand:
Buschman Max Freih. v., Dr., Ministerialrath.

Pichler Eduard Edler v., Oberingenieur.
Pichler Max Ritter v., Dr., Ministerialconcipist.

Zugetheilt:
Borovy Franz, Inspector der Gen.-Insp. der österr. Eiserbahnen mit Titel und Charakter eines Regierungsrathes (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).
Grossmann Bernard v., Oberinspector der Oest. St. B.
Reghem Carl, Inspector der Gen.-Insp. der österr. Eisenbahnen.
Schütze Emanuel, Inspector der Oest. St. B.
Pfersmann Leopold v., Oberrevident der Oest. St. B.
Stelzer Julius v., Oberrevident der Oest. St. B.
Lutter Josef, Revident der Oest. St. B.
Welsch Theodor, Revident der Oest. St. B.
Lukas Josef, Adjunct der Oest. St. B.
Werner Anton, Dr., Concipist der Oest. St. B.
Wiesner Rudolf, Dr., Concipist der Oe. St. B.

Departement 15
für Tarifangelegenheiten des ausländischen Güterverkehres.

Vorstand:
Kühnelt Anton, Ministerialrath.

Zugetheilt:
Bardas Arnold, Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen, mit Titel eines kais. Rathes (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).
Stelzel Gustav, Oberinspector der Oest. St. B.
Tustanowski Eduard Ritter v., Oberinspector der Oest. St. B.
Frömmel Theodor, Inspector der Oest. St. B.
Pohl Johann, Inspector der Oest. St. B.
Schönfelder Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Dragoni Ladislaus, Oberrevident der Oest. St. B.
Massing Georg, Revident der Oest. St. B.
Lang Georg, Revident der Oest. St. B.
Emmermann Stefan, Adjunct der Oest. St. B.

Departement 16
für Angelegenheiten des Transport- und Reclamationsdienstes.

Vorstand:
Röll Victor, Dr., General-Directionsrath der Oest. St. B. mit Titel und Charakter eines Hofrathes.

Rumler Carl Ritter v., Dr., Ministerialsecretär.
Kolisko Hans, Dr., Ministerial-Vicesecretär.
Marquet Richard v., Dr., Ministerialconcipist.
Müller Otto, Dr., Ministerialconcipist.

Zugetheilt:
Widimsky Bohuslav, Oberinspector der Oest. St. B.
Weisz Georg, Inspector der Oest. St. B.
Wizdalek Adalbert, Inspector der Oest. St. B.
Reimer Louis, Oberrevident der Oest. St. B.
Fischer Eduard v. Wildensee, Oberrevident der Oest. St. B.
Magerl Vincenz, Oberrevident der Oest. St. B.
Storz Mathias, Oberrevident der Oest. St. B.
Martin Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Donhoffer Carl, Revident der Oest. St. B.
Buschek Alois, Revident der Oest. St. B.
Mayer Max, Edler v., Revident der Oest. St. B.
Hübner Franz, Revident der Oest. St. B.
Hornyak Wilhelm Edler v., Adjunct der Oest. St. B.
Zadnik Friedrich, Adjunct der Oest. St. B.

Departement 17
für Angelegenheiten der Einnahmencontrole.

Vorstand:
Seyschab Adolf, Ministerialrath.

Schlesinger Heinrich, Dr., Ministerialconcipist.

Zugetheilt:
Westermayer Moriz, General-Directionsrath der Oest. St. B.
Schneider Franz, Centralinspector der Oest. St. B.
Edlinger Josef, Oberinspector der Oest. St. B.
Ehrmann Arthur, Inspector der Oest. St. B.
Baumgartner Friedrich, Inspector der Oest. St. B.
Schönauer Alois, Inspector der Oest. St. B.
Fried Leopold, Oberrevident der Oest. St. B.
Zierhut Johann, Oberrevident der Oest. St. B.
Gögl Josef, Oberrevident der Oest. St. B.
Stiller Friedrich, Revident der Oest. St. B.
Götting Ferdinand, Revident der Oest. St. B.
Pokorny Raimund, Revident der Oest. St. B.
Prätz Richard, Revident der Oest. St. B.
Kleemann Ernst, Revident der Oest. St. B.
Frank Franz, Revident der Oest. St. B.
Kropiwnicki Eugen, Revident der Oest. St. B.
Schwefel Heinrich, Adjunct der Oest. St. B.
Ussner Gustav, Adjunct der Oest. St. B.
Pichl August, Adjunct der Oest. St. B.
Mark Emil, Dr., Concipist der Oest. St. B.
Kadeřavek Carl, Assistent der Oest. St. B.
Grubbauer Johann, Assistent der Oest. St. B.

IV. Section

für technische Angelegenheiten des Eisenbahnwesens.

Pichler Max Ritter v., Sectionschef, wie oben.

Departement 18

für Angelegenheiten der Eisenbahntrassirung und des Eisenbahnbaues.

Vorstand:

Doppler Adolf, Sectionsrath.

Suchanek Anton, Oberbaurath.
Stach Eugen, Baurath.
Petschacher Ludwig, Baurath.
Jahoda Vincenz, Baurath.
Kuřak Josef, Baurath.
Schmidt Theodor, Baurath.
Tiefenbacher Ludwig, Baurath.
Bradac Josef, Oberingenieur.

Zugetheilt:

Follhofer Johann, Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Braunögger Johann, Inspector der Oest. St. B.
Zhuber Hans v., Commissär der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Brosch Emil, Commissär der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Michna Alois, Commissär der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Mayr Josef, Oberingenieur der Oest. St. B.
Grimm Moriz, Ingenieur der Oest. St. B.
Chour Johann, Ingenieur der Oest. St. B.
Nebesky Gustav, Ingenieur der Oest. St. B.
Mittermayer Carl, Ingenieuradjunct der Oest. St. B.

Departement 19

für Angelegenheiten der Bahnerhaltung und Bahnaufsicht einschliesslich der Ergänzungs- und Reconstructionsbauten auf den im Betriebe befindlichen Linien.

Vorstand:

Stanč Alois, Ministerialrath.

Schlemüller Friedrich, Oberbaurath.
Eysank Emilian v., Oberbaurath.
Spiess Anton, Baurath.
Wallner Ferdinand, Baurath.
Fränkel Leonce, Baurath.
Baudisch Ernst, Baurath.
Hübner Julius, Baurath.
Rohaczek Ignaz, Baurath.
Stöckl Carl, Baurath.
Wala Franz, Oberingenieur.
Karplus Heinrich, Oberingenieur.
Rank Georg, Oberingenieur.
Siersch Anton, Oberingenieur.
Magierowski Bronislaus, Oberingenieur.
Arnold Emil, Oberingenieur.
Meyer Leopold v., Oberingenieur.
Mayer Jakob, Oberingenieur.
Buczek Alois, Oberingenieur.
Pfeiffer Alois, Oberingenieur.
Bonczak Albin v., Oberingenieur.
Hauser Wilhelm, Oberingenieur.
Wechsler Albrecht, Oberingenieur.
Urban Franz, Oberingenieur.
Stempf Emil, Oberingenieur.
Stieger Franz, Oberingenieur.
Stohl Anton, Oberingenieur.
Schneider Bernhard, Oberingenieur.
Weisser Adolf, Ingenieur.
Kramer Victor, Ingenieur.
Axmann Rudolf, Ingenieur.

Zugetheilt:

Liebsch Eduard, Oberinspector der Oest. St. B.
Iglatowski Josef, Oberinspector der Oest. St. B.
Wišata Franz, Oberinspector der Oest. St. B.
Veronek Anton, Inspector der Oest. St. B.
Götzl Franz, Inspector der Oest. St. B.
Kalchberg Adolf Freih. v., Inspector der Oest. St. B.
Söllner Franz, Inspector der Oest. St. B.
Krause Alois, Oberingenieur der Oest. St. B.
Völker Alexander, Official der Oest. St. B.
Ott Josef v., Ingenieur der Oest. St. B.
Klimt Franz, Official der Oest. St. B.
Ehrmann Jakob, Official der Oest. St. B.
Wacek Johann, Official der Oest. St. B.
Müller Robert, Ingenieur-Assistent der Oest. St. B.
Zaffauk Josef Edler v., Assistent der Oest. St. B.

Departement 20

für allgemeine Angelegenheiten des Verkehrsdienstes.

Vorstand:

Gerstel Gustav, Ministerialrath.

Stanzel Florian, Baurath.
Machowetz Franz, Oberingenieur.
Bartak Josef, Oberingenieur.
Fortwängler Josef, Ingenieur.

Zugetheilt:

Seling Eduard, Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen mit Titel und Charakter eines Regierungsrathes (mit der Stellvertretung des Departementsvorstandes betraut).
Statzer Moriz v., Oberinspector der Oest. St. B.
Kaluschke Julius, Oberinspector der Oest. St. B.
Näher Oskar v., Inspector der Oest. St. B.
Schmelzer Johann, Oberofficial der Oest. St. B.
Schulz Ferdinand, Oberrevident der Oest. St. B.
Schiffner Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Weissmandl Emil, Oberrevident der Oest. St. B.
Springer Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Benedikt Albert, Oberrevident der Oest. St. B.
Vasek Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Sicher Alois, Oberrevident der Oest. St. B.
Schönbach Josef Ritter v., Oberrevident der Oest. St. B.
Harapat Friedrich, Oberrevident der Oest. St. B.
Borofka Carl, Revident der Oest. St. B.
Patzl Adalbert, Revident der Oest. St. B.
Hoffmann Wilhelm, Revident der Oest. St. B.
Beranek Carl, Revident der Oest. St. B.
Curter Victor v., Revident der Oest. St. B.
Langer Hugo, Revident der Oest. St. B.
Schorr Isidor, Revident der Oest. St. B.
Grabscheidt Franz v., Revident der Oest. St. B.
Gamper Valentin, Adjunct der Oest. St. B.

Departement 21

für die specielle Ueberwachung der Ausübung des Verkehrsdienstes in verkehrstechnischer und wirthschaftlicher Beziehung.

Vorstand:

Titze Ferdinand, General-Directionsrath der Oest. St. B. mit Titel und Charakter eines Hofrathes.

Bartl Rudolf, Baurath.

Zugetheilt:

Freund Ludwig, kais. Rath, Oberinspector der Oest. St. B.
Novy Josef, Oberinspector der Oest. St. B.
Eschmann Carl, Oberinspector der Oest. St. B.
Mansfeld August, Oberrevident der Oest. St. B.
Katscher Arnold, Oberrevident der Oest. St. B.
Pichl Johann, Oberrevident der Oest. St. B.
Hartl Ottokar, Oberrevident der Oest. St. B.
Chlebowski Carl, Revident der Oest. St. B.
Mikocki Alfred, Official der Oest. St. B.
Mollenburg Silverius, Revident der Oest. St. B.
Walko Geza, Adjunct der Oest. St. B.
Bochenek Felix, Adjunct der Oest. St. B.
Steinbach Victor, Adjunct der Oest. St. B.
Innffeld Anton Ritter v., Adjunct der Oest. St. B.
Wolkenstein Wolfgang Graf, Concipist der Oest. St. B.
Machaczek Johann, Assistent der Oest. St. B.

Departement 22

für das Eisenbahnwesen betreffende elektrische Anlagen, einschliesslich der technischen Angelegenheiten des Telegraphendienstes, sowie für sonstige Specialanlagen und Specialeinrichtungen.

Vorstand:

Leber Max Edler v., Sectionsrath.

Jüllig Max, Oberingenieur.
Ferstel Wolfgang Freih. v., Ingenieur.

Zugetheilt:

Gattinger Franz, Oberinspector der Oest. St. B. (mit der Stellvertretung des Depart.-Vorstandes betraut).
Prasch Adolf, Oberinspector der Oest. St. B.
Bauer Richard, Oberrevident der Oest. St. B.
Knott Franz, Ingenieur der Oest. St. B.
Mahlknecht Moriz, Revident der Oest. St. B.
Brenner Anton, Adjunct der Oest. St. B.
Wietz Hugo, Adjunct der Oest. St. B.
Zeschall Anton, Adjunct der Oest. St. B.

Departement 23

für maschinentechnische Constructionen, sowie für Angelegenheiten des Zugförderungs- und Werkstättendienstes.

Vorstand:

Kargl Hans, Ministerialrath.

Lendecke Otto, Baurath.
Herr-Wilfried Gustav v., Baurath.
Grund Otto, Baurath.
Przychocki Stanislaus Freih. v., Baurath.
Spitzner Julius, Baurath.
Herz Heinrich, Baurath.
Kienesperger Friedrich, Baurath.
Schündler Carl, Oberingenieur.
Willinger Felix, Oberingenieur.
Rosner Carl, Ingenieur.

Zugetheilt:

Schützenhofer Victor, kais. Rath, General-Directionsrath der Oest. St. B (mit der Stellvertretung des Depart.-Vorstandes betraut).
Marek Carl, Central-Inspector der Oest. St. B.
Weidner Theodor, Oberinspector der Oest. St. B.
Ow Julius v., Oberinspector der Oest. St. B.
Gölsdorf Carl, Inspector der Oest. St. B
Jäger Anton, Oberingenieur der Oest. St. B.
Kaupa Johann, Oberrevident der Oest. St. B.
Mayer Ignaz, Oberingenieur der Oest. St. B.
Samuel Georg, Oberrevident der Oest. St. B.
Turtenwald Anton, Oberrevident der Oest. St. B.
Dité Johann, Oberrevident der Oest. St. B.
Linger Victor, Commissärsadjunct der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Holik Ludwig, Revident der Oest. St. B.
Löffler Anton, Ingenieur der Oest. St. B.
Holeczek Wilhelm, Ingenieur der Oest. St. B.
Korn Ottokar, Revident der Oest. St. B.
Ruziczka Rudolf, Revident der Oest. St. B.
Gerstner Ferdinand, Ingenieur der Oest. St. B.
Haudek Franz, Ingenieuradjunct der Oest. St. B.
Schnabel Leopold, Adjunct der Oest. St. B.
Krömer Otto, Ingenieuradjunct der Oest. St. B.
Austin Eugen, Ingenieuradjunct der Oest. St. B.
Cimonetti Emil, Ingenieuradjunct der Oest. St. B.
Sigmund Leopold, Assistent der Oest. St. B.
Sonnenschein Wilhelm, Assistent der Oest. St. B.
Riedel Raimund, Assistent der Oest. St. B.
Zakrzewski Sylvester, Assistent der Oest. St. B.
Lihotzky Gustav, Assistent der Oest. St. B.
Zbiral Ignaz, Assistent der Oest. St. B.
Taussig Maximilian, Assistent der Oest. St. B.
Cimonetti Josef, Ingenieurassistent der Oest. St. B.
Machowetz Ludwig, Assistent der Oest. St. B.
Kuh Heinrich Ritter v., Ingenieurassistent der Oest. St. B.

Departement 24

für militärische Angelegenheiten.

Vorstand:

Petrossi Adolf, General-Directionsrath der Oest. St. B. mit Titel eines Regierungsrathes.

Trutschka Alexander, Baurath.
Ertl Carl, Oberingenieur.
Lury Eduard, Oberingenieur.
Hanke Philipp, Ingenieur.

Zugetheilt:

Kreysa Franz, Central-Inspector der Oest. St. B. (mit der Stellvertretung des Depart.-Vorstandes betraut).
Planker-Klaps Emil Ritter v., Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Tauber Alois, Oberrevident der Oest. St B.
Mosetig August, Oberrevident der Oest. St. B.
Liborio Titus, Ingenieur der Oest. St. B.
Wondre Alois, Revident der Oest. St. B.
Bräuer Eugen, Adjunct der Oest. St. B.

Ministerial-Rechnungsdepartement.

Vorstand:

Klimke Gustav, Rechnungsdirector.

Morelli Franz, Rechnungsrath.
Schelivsky Adolf, Rechnungsrath.
Dwořak Max, Rechnungsrevident.
Etzmannsdorfer Josef, Rechnungsofficial.

Zugetheilt:

Hirth Alexander, Oberingenieur der Oest. St. B.
Sedlaczek Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Menzel Wilhelm, Oberrevident der Oest. St. B.
Asperl Anton, Oberrevident der Oest. St. B.
Knallmayer Julius, Oberrevident der Oest. St. B.
Hontschik Johann, Oberrevident der Oest. St. B.
Barta Anton, Revident der Oest. St. B.
Grassl Eduard, Revident der Oest. St. B.
Huppert Moriz, Revident der Oest. St. B.
Umlauft Robert, Revident der Oest. St. B.
David Ludwig, Revident der Oest. St. B.
Pachmann Adolf, Revident der Oest. St. B.
Czerny Othmar, Revident der Oest. St. B.
Löbl Gottlieb, Revident der Oest. St. B.
Holeczek Carl, Revident der Oest. St. B.
Ulrich Ernst, Adjunct der Oest. St. B.

Hauptcasse der Oesterr. Staatsbahnen.

Loos Eduard, Hauptcasse-Director.

Mellin Ludwig, Hauptcasse-Controlor.
Skladal Anton, Hauptcassier.
Bodenstein Gustav, Hauptcassier.
Nossek Josef, Cassenadjunct.

Zugetheilt:

Grammont Franz Freih. v., Oberrevident der Oest. St. B.
Adler Valentin, Revident der Oest. St. B.
Donner Gustav, Revident.
Fleischer Moriz, Revident der Oest. St. B.

Ministerial-Hilfsämter.

(Dem Präsidialbureau unterstellt.)

Vorstand:

Welzl Josef, Hilfsämter-Oberdirector.

Haselberger Johann, Hilfsämter-Director.
Vorberger Ernst, Hilfsämter-Directionsadjunct, mit Titel und Charakter eines Hilfsämter-Directors.
Woditza Anton, Hilfsämter-Directionsadjunct.

Hofmann Emil, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Bohrn Jakob, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Pokorny Ignaz, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Geburth Rudolf, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Cziedekowski Carl, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Töpfermann Ladislaus, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Rehm Wilhelm, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Schöning Carl, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Schenk James, Hilfsämter-Directionsajunct.
Krebs Wendelin, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Putz Franz, Kanzleiofficial.
Klausner Josef, Kanzleiofficial.
Zickmund Anton, Kanzleiofficial.
Kempf Hubert v., Kanzleiofficial.
Bernaschek Eduard, Kanzleiofficial.
Glöggl Moriz, Kanzleiofficial.
Bernsee Ludwig, Kanzleiofficial.
Gassauer Johann, Kanzleiofficial.
Röschl Carl, Kanzleiofficial.
Trupp Franz, Kanzleiofficial.
Neumann Wilhelm, Kanzleiofficial.
Kosarz Josef, Kanzleiofficial.
Woeber Ignaz, Kanzleiofficial.
Schilder Alois, Kanzleiofficial.
Skall Edwin, Kanzleiofficial.
Heger Friedrich, Kanzleiofficial.
Fichtner Josef, Kanzlist.
Pechmann Simon, Kanzlist.
Studensky Ferdinand, Kanzlist.
Korntner Josef, Kanzlist.
Mayer Johann, Kanzlist.
Gusterschitz Franz, Kanzlist.
Putz Johann, Kanzlist.
Stelzer Josef, Kanzlist.
Knossow Isidor, Kanzlist.
Knoth Georg, Kanzlist.
Emky Victor, Kanzlist.
Kristen Stefan, Kanzlist.
Heim Ferdinand, Kanzlist.
Kendler Josef, Kanzlist.
Meixner Alfred, Kanzlist.
Minkus Ferdinand, Kanzlist.
Wulkan Samuel, Kanzlist.
Lewit Arnold, Kanzlist.
Wantuch Rudolf, Kanzlist.
Eisenthal Eisig, Kanzlist.
Prager Carl, Kanzlist.
Schanz Georg, Kanzlist.
Zopfy Rudolf, Kanzlist.
Jäger Mathias, Kanzlist.
Stark Johann, Kanzlist.
Gutwald Josef, Kanzlist.
Lechner Josef, Kanzlist.

Zugetheilt:

Süssmilch Franz, Adjunct der Oest. St. B.
Schubert Heinrich, Assistent der Oest. St. B.
Popoviciu Georg, Assistent der Oest. St. B.
Schröder Josef, Assistent der Oest. St. B.
Isling Adolf, Assistent der Oest. St. B.
Weinelt Josef, Assistent der Oest. St. B.

Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau.

Director:

Brüll Richard.

Abtheilung 1

für den in- und ausländischen Personen- und Gepäcksverkehr.

Vorstand:

Kühnelt Josef, Oberinspector der Oest. St. B.

Hlawaczek Josef, Inspector der Oest. St. B.
Ausim Adolf, Oberrevident der Oest. St. B.
Fischer Felix, Oberrevident der Oest. St. B.
Picha Ludwig, Revident der Oest. St. B.
Brendel Johann, Revident der Oest. St. B.
Socher Nikolaus, Revident der Oest. St. B.
Emmer August, Assistent der Oest. St. B.

Abtheilung 2

für den Local- und den inländischen Anschluss- und Verbands-Güterverkehr.

Vorstand:

Schimmerling Max, Oberinspector der Oest. St. B.

Seligmann Friedrich, Inspector der Oest. St. B.
Wieser Alois, Oberrevident der Oest. St. B.
Barilitsch Georg, Oberrevident der Oest. St. B.
Rossmann Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Drechsler Konrad, Oberrevident der Oest. St. B.
Swieceny Heinrich, Oberrevident der Oest. St. B.
Prochaska Anton, Oberrevident der Oest. St. B.
Bandl August, Revident der Oest St. B.
Ramisch Ernst, Revident der Oest. St. B.
Bodensteiner Hermann, Revident der Oest. St. B.
Horst Emerich, Revident der Oest. St. B.
Kammel Max Friedrich, Revident der Oest. St. B.
Jahn Ludwig, Revident der Oest. St. B.
Sich Josef, Revident der Oest. St. B.
Froschauer Franz, Revident der Oest. St. B.
Suwlik Franz, Revident der Oest. St. B.
Adler Rudolf, Revident der Oest. St. B.
Geiger Moriz, Secretär II. Cl. der Oest. St. B.
Wolf Franz, Revident der Oest. St. B.
Bertgen Leopold, Revident der Oest. St. B.
Rabel Gustav, Revident der Oest. St. B.
Marx Josef, Revident der Oest. St. B.
Gattermayr Anton, Adjunct der Oest. St. B.
Plechawsky Emil, Adjunct der Oest. St. B.
Aulich Gustav, Adjunct der Oest. St. B.
Fritsche Adolf, Adjunct der Oest. St. B.
Inngraf Georg, Adjunct der Oest. St. B.
Friedländer Hugo, Adjunct der Oest. St. B.
Rappaport Bernhard, Adjunct der Oest. St. B.

Abtheilung 3

für die ausländischen Verbands-Güterverkehre.

Vorstand:

Ausch Sigmund, Oberinspector der Oest. St. B.

Schillinger Ferdinand, Oberrevident der Oest. St. B.
Schubert Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Schmied Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Hodum Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Lucas Fritz, Oberrevident der Oest. St. B.
Hueber Gotthard, Revident der Oest. St. B.
Meyer Ferd. Leopold, Revident der Oest. St. B.
Onderka Franz, Revident der Oest. St. B.
Ritter Carl, Revident der Oest. St. B.
Suchomel Josef, Revident der Oest. St. B.
Fischer Alfred, Revident der Oest. St. B.
Maass Albert, Revident der Oest. St. B.
Surzitza Josef, Revident der Oest. St. B.
Postawka Leopold, Revident der Oest. St. B.
Hieke Rudolf, Adjunct der Oest. St. B.
Fischer Geza, Adjunct der Oest. St. B.
Baumgartner Johann, Adjunct der Oest. St. B.
Kirchner Friedrich, Adjunct der Oest. St. B.
Siegmund Richard, Adjunct der Oest. St. B.
Gottlieb Arthur, Adjunct der Oest. St. B.
Schönauer Gustav, Adjunct der Oest. St. B.
Jung Victor, Adjunct der Oest. St. B.
Hill Johann, Assistent der Oest. St. B.

Abtheilung 4.

General-Gütertarif, Personalangelegenheiten, Transportstatistik, Tarifdepot, Tarifarchiv, Waarenmuster-Sammlung, Creditevidenz.

Vorstand:

Pauer Albert, Inspector der Oest. St. B.

Kohn Josef, Oberrevident der Oest. St. B.
Hau Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Geyer Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Thauhoffer Anton, Revident der Oest. St. B.

Janisch Johann, Revident der Oest. St. B.
Panowitz Josef, Adjunct der Oest. St. B.
Schätzel Johann, Adjunct der Oest. St. B.
Grissinger Carl Dr., Assistent der Oest. St. B.

Abtheilung 5.

Verbands- und Cartellabrechnungen.

Vorstand:

Reichart Ignaz, Oberinspector der Oest. St. B.

Payer Josef, Inspector der Oest. St. B.
Fichtner Josef, Inspector der Oest. St. B.
Müller Alexander, Inspector der Oest. St. B.
Scharf August, Oberrevident der Oest. St. B.
Kiessling Ferd., Oberrevident der Oest. St. B.
Lichtenstadt Ernst, Oberrevident der Oest. St. B.
Zecha Josef, Oberrevident der Oest. St. B.
Biegel Anton, Oberrevident der Oest. St. B.
Hicadé Friedrich, Revident der Oest. St. B.
Scheiblauer Engelbert, Revident der Oest. St. B.
Schiel Theodor, Revident der Oest. St. B.
Kocziczka Ludwig v., Revident der Oest. St. B.
Ostermayer Josef, Revident der Oest. St. B.
Fraundorfer Franz, Revident der Oest. St. B.
Schmidt Johann Carl, Revident der Oest. St. B.
Felsenburg Herm. Mendel, Revident der Oest. St. B.
Haidvogel Franz, Revident der Oest. St. B.
Kraus Anton, Revident der Oest. St. B.
Moser Carl, Revident der Oest. St. B.
Büttner Ludwig, Revident der Oest. St. B.
Kallaus Anton, Adjunct der Oest. St. B.
Schleifer Rafael, Adjunct der Oest. St. B.
Aulich Theodor, Adjunct der Oest. St. B.
Breitfeld Heinrich, Adjunct der Oest. St. B.
Zierer Josef, Adjunct der Oest. St. B.
Urbanowszky Emerich v., Adjunct der Oest. St. B.
Bara Alois, Adjunct der Oest. St. B.
Kuhn Vincenz, Adjunct der Oest. St. B.
Finser Anton, Adjunct der Oest. St. B.
Schwarz Carl, Adjunct der Oest. St. B.
Kunze Heinrich, Adjunct der Oest. St. B.
Schlesinger Moriz, Adjunct der Oest. St. B.
Hink Ignaz, Adjunct der Oest. St. B.
Slavik Leopold, Assistent der Oest. St. B.
Adel Moriz, Assistent der Oest. St. B.
Treville Richard v., Assistent der Oest. St. B.
Grill Carl, Assistent der Oest. St. B.
Glanz Alois, Assistent der Oest. St. B.
Czech Josef, Assistent der Oest. St. B.
Pammer Johann, Assistent der Oest. St. B.
Heller Emil, Assistent der Oest. St. B.
Prean Alex. v., Assistent der Oest. St. B.
Gans Josef, Assistent der Oest. St. B.

Kanzleidienst.

Löscher Carl, Adjunct der Oest. St. B.
Přibil Johann, Adjunct der Oest. St. B.
Hessinger Ferdinand, Assistent der Oest. St. B.
Winter Emanuel, Assistent der Oest. St. B.
Bauer Aron, Assistent der Oest. St. B.
Kahr Martin, Assistent der Oest. St. B.

Besetzung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen nach Inspectoraten.

General-Inspector der österr. Eisenbahnen:

Sectionschef Rudolf Freih. v. Lilienau.

Stellvertreter des General-Inspectors der österr. Eisenbahnen:

Hofrath Franz Heindl.

Secretariat

für die Behandlung der Präsidial-, Personal- und Disciplinarangelegenheiten, der Kranken- und Unfallversieherungsagenden und für die Oberleitung der Hilfsämter.

Vorstand:

Wraschtil Wilhelm, Regierungsrath, Oberinspector.

Breisky Carl, Oberinspector.
Baron Robert, Commissär.

Hilfsamt.

Landskron Ferdinand, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Mayer Richard, Hilfsämter-Directionsadjunct.
Fox Paul, Kanzlist.

Inspectorate für die Ueberwachung der Eisenbahnen in bautechnischer Hinsicht:

Inspectorat A/1

für die Staatsbahn-Directionsbezirke Wien, Linz, Innsbruck, Villach und Triest, dann für die Linien der Südbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Wien-Aspang, sowie für die in dieses Gebiet fallenden Localbahnen und Auslands-Anschlussstrecken.

Werner Carl, Oberinspector.
Bartuska Emil v. Bartavár, Commissär.
Richter Adolf, Commissär.
Baravalle Hermann Edler v. Brackenburg, Commissär.

Inspectorat A/2

für die Staatsbahn-Directionsbezirke Pilsen und Prag, dann für die Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn, sowie für die in dieses Gebiet fallenden Localbahnen und Auslands-Anschlussstrecken.

Granzner Franz, Baurath, Oberinspector.
Svoboda Carl, Inspector.
Pelnař Anton, Inspector.

Inspectorat A/3

für die Staatsbahn-Directionsbezirke Olmütz, Kraukau, Lemberg und Stanislau, dann für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie für die in dieses Gebiet fallenden Localbahnen und Auslands-Anschlussstrecken.

Kramer Eduard, Oberinspector.
Rybicki Stanislaus Ritter v., kais. Rath, Inspector.
Burstyn Adolf, Commissär.

Inspectorat A/4

für alle bautechnischen Agenden, welche eine einheitliche Behandlung oder specielle Fachkenntnisse erfordern, wie insbesondere Brücken-, Wasserbau-Anlagen, Elektrotechnik etc.

Perner Franz, Reg.-Rath, Oberinspector.
Wurth Carl, Inspector.
Etmayer Victor, Commissär.
Szczepaniak Johann, Commissär.

Inspectorate für die Ueberwachung der Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes:

Inspectorat B/1

mit demselben Ueberwachungssprengel wie das Inspectorat A/1.

Eisenbach Franz Ritter v., Oberinspector.
Ballak Carl, Inspector.
Reinhart Josef, Commissär.

Inspectorat B/2

mit demselben Ueberwachungssprengel wie das Inspectorat A/2.

Schwarz Franz Edler v., Reg.-Rath, Ober-Inspector.
Persein Alois, Inspector.
Kaluschke Hugo, Commissär.
Breda Stefan, Commissär.

Inspectorat B/3

mit demselben Ueberwachungssprengel wie das Inspectorat A/3.

Michałowski Jaroslav Ritter v., Inspector.
Graf Heinrich, Inspector.
Hoszowski Stanislaus Ritter v., Commissär.

Inspectorat B/4
für alle betriebstechnischen Agenden, welche eine einheitliche Behandlung erheischen, insbesondere Approvisionirungstransporte, Desinfectionsangelegenheiten, Evidenthaltung des Wagendienstes bei Privatbahnen, Unfallsstatistik, Tramwayangelegenheiten allgemeiner Natur etc.

Horack Johann, Inspector.
Rietsch Friedrich, Inspector.
Leon August Ritter v., Inspector
Kofend Johann, Commissär.

Inspectorat B/5
für Zugförderungs- und Werkstättendienst.

Klug Franz, Oberinspector.
Nischer v. Falkenhof Carl Ritter v., Inspector.
Rodler Wilhelm, Inspector.
Zamazal Camillo, Commissär.
Lobmeyr Adolf, Commissär.

Besetzung des k. k. Central-Wagendirigirungsamtes der Oesterr. Staatsbahnen.

Wächtler Gustav, Director, mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes.

Kempner Ladislaus, Oberinspector der Oest. St. B.
Schmidt August, Oberinspector der Oest. St. B.
Wickl Anton, Inspector der Oest. St. B.
Hora Josef, Oberrevident der Oest. St. B.
Beer Carl, Oberrevident der Oest. St. B.
Weiner Jaroslaw, Oberrevident der Oest. St. B.
Filipek Franz, Oberingenieur der Oest. St. B.
Lhota Alois, Oberrevident der Oest. St. B.
Studeny Rudolf, Oberrevident der Oest. St. B.
Kleker Franz, Oberrevident der Oest. St. B.
Wüstefeld Georg, Oberrevident der Oest. St. B.
Birmann Leopold, Oberrevident der Oest. St. B.
Niemetz Emanuel, Oberrevident der Oest. St. B.
Hofmann Edmund, Oberrevident der Oest. St. B.
Grünseis Franz, Revident der Oest. St. B.
Eichberger Richard, Revident der Oest. St. B.
Gebauer Eduard, Revident der Oest. St. B.
Zacke Franz, Revident der Oest. St. B.
Lütgendorf Carl Freih. v., Revident der Oest. St. B.
Kubitschek Ottokar, Ingenieur der Oest. St. B.
Bugiel Bruno, Revident der Oest. St. B.
Reissner Gustav, Revident der Oest. St. B.
Heinz Ferdinand, Revident der Oest. St. B.
Kolankowski Nikolaus, Revident der Oest. St. B.
Wittmann Alois, Revident der Oest. St. B.
Verannemann Carl v., Revident der Oest. St. B.
Vockenberger Rudolf, Ingenieur der Oest. St. B.
Kristen Leo, Revident der Oest. St. B.
Friedrich Adalbert, Revident der Oest. St. B.
Tomaschek Carl, Revident der Oest. St. B.
Weichert Franz, Revident der Oest. St. B.
Wittek Jakob, Revident der Oest. St. B.
Heeg Ferdinand, Revident der Oest. St. B.
Benischko Jaroslav v., Revident der Oest. St. B.
Kohn Leopold, Revident der Oest. St. B.
Hartl Franz, Revident der Oest. St. B.
Riedl Bonifaz v., Revident der Oest. St. B.
Kropiwnicki Adolf, Revident der Oest. St. B.
Demelmayer Eduard, Revident der Oest. St. B.
Choinowski Isidor, Revident der Oest. St. B.
Bohač Franz, Revident der Oest. St. B.
Rutkowski Julius, Revident der Oest. St. B.
Hink August, Adjunct der Oest. St. B.
Haigner Franz, Adjunct der Oest. St. B.
Hennig Carl, Adjunct der Oest. St. B.
Patek Patricius, Adjunct der Oest. St. B.
Sartory Josef, Adjunct der Oest. St. B.
Schönberg Markus, Adjunct der Oest. St. B.
Hauptmann Franz, Adjunct der Oest. St. B.
Braunendal Anton v., Adjunct der Oest. St. B.
Schmidt Johann, Adjunct der Oest. St. B.
Caffou Ludwig, Adjunct der Oest. St. B.
Schneider Johann, Adjunct der Oest. St. B.
Beranek Victor, Adjunct der Oest. St. B.
Fischer Carl, Adjunct der Oest. St. B.
Heller Franz, Adjunct der Oest. St. B.
Kawinek Josef, Adjunct der Oest. St. B.
Grossmann Anton, Adjunct der Oest. St. B.
Schnell Gustav, Adjunct der Oest. St. B.
Eisner Emil, Adjunct der Oest. St. B.
Lippert Georg, Adjunct der Oest. St. B.
Ruziczka Edmund, Adjunct der Oest. St. B.
Stiassny Josef, Adjunct der Oest. St. B.
Thumen Felix, Adjunct der Oest. St. B.
Jawecki Anton v., Adjunct der Oest. St. B.
Hausser Carl Edler v., Dr., Concipist der Oest. St. B.
Slawik Anton, Assistent der Oest. St. B.
Felde Ruppert, Assistent der Oest. St. B.
Schimke Theodor, Assistent der Oest. St. B.
Hönigsberg Ferdinand Edler v., Assistent der Oest. St. B.
Paumgarten Carl Freih. v., Assistent der Oest. St. B.

Ausland.

Russland. (Normalhöhe des regelmässigen Gewichtsverlustes bei Gütern während des Eisenbahntransportes.) Bei den russischen Eisenbahnen gelten für Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, die nachstehenden Normalsätze des Gewichtsverlustes:

1. für trockene Güter . . . . . 1 pCt.
2. für Getreide in verpacktem Zustande . . . . . ½ „
3. für Getreide in geschnittenem Zustande . . . . . 1 „
4. für Mais, sowohl verpackt als geschüttet, für je 250 Werst 1 pCt., mit einem Maximum von . . . . 5 „
   Angefangene 250 Werst werden für voll gerechnet.
5. für Flüssigkeiten und solche Güter, welche in feuchtem Zustande zur Auflieferung kommen, sowie für die nachstehend besonders benannten Güter, als: Holz aller Art, Farbholz, zerkleinert oder gemahlen, Baumrinde, Wurzeln, Süssholz, geschnittener Tabak, fette Stoffe, Seife, Oel in festem Zustande, frische Früchte, Tabaksblätter, Wolle, Leder aller Art, Pelzwerk und Häute, getrocknete Fische, getrocknete und eingemachte Früchte, Thierflechsen, Hörner und Hufe, Knochen, ganze und gemahlene, Hopfen, frischer Mastix, Talg in Blasen, Flachs und Hanf . . . . . 2 „
6. für Salz, Erze, Düngemittel, Erde, unverpackt, in Wagenladungen . . . . . 3 pCt.
7. für Anthracit, Coaks, Steinkohlen, Braunkohlen (Lignit), Steinkohlenbriquetts, Torf- und Torfbriquetts, Torfkohlen, Kisjak und Holzkohlen . . . . . 3 „
8. für die in den vorhergehenden Punkten 6 und 7 genannten Güter bei deren Beförderung auf Bahnen von verschiedener Spurweite . . . . . 4 „

Anmerkung. Die unter 6, 7 und 8 festgesetzten Percentsätze dürfen um die Hälfte erhöht werden, wenn eine das Ladegewicht übersteigende Beladung der Wagen stattgefunden hat und für dieses Mehrgewicht Fracht nicht berechnet worden ist.

Schiffahrt.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung der Schiffstation Bánostor.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass auf ihrer Linie Vukovár—Ujvidék (Neusatz) in Bánostor eine für den Personen- und Reisegepäcksverkehr eingerichtete Kahnstation am 20. Juli eröffnet wurde, an welcher das täglich in beiden Richtungen verkehrende Localschiff sowohl auf der Thal- als auf der Bergfahrt im Bedarfsfalle anhält.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit Dresden König Albert-Hafen.

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 23. October 1895 wird veröffentlicht, dass auch der bisher dem Verkehre noch nicht übergebene Theil der Station Dresden König Albert-Hafen am 1. August 1896 für den Güterverkehr eröffnet werden wird. Es gelten auch in Zukunft allenthalben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze.

Näheres kann bei den betheiligten Stationen erfahren werden.

Dresden, am 27. Juli 1896. [575]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ermässigte Fahrkarten nach und von Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 9. bis inclusive 15. August und vom 1. bis inclusive 8. September 1896 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz—Kalwarya und Dzieditz—Saybusch-Zablocie zu den fahrplanmässigen Personen befördernden Zügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit achttägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 15. August und 8. September 1896 ein Separat-Personenzug:

Abfahrt von Bielitz	6·28 Früh
Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska	9·13 Vorm.
und	
Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska	1·55 Nachm.
Ankunft in Bielitz	4·52 Nachm.

zu den gleichen ermässigten Preisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 4. August 1896. [576]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Frachtsatz-Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 78 vom 14. Juli 1896, Seite 1345, publicirten Schnittfrachtsätze sind

	Heller für 100 kg
bei Bikás-vasgyár	von 117 auf 109
bei Breznobánya	von 113 auf 105

richtig zu stellen.

Budapest, am 25. Juli 1896. [577]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 15. August 1896 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 20. September 1896 gelangt der Gütertarif für den Nordostdeutsch-Sächsischen Verband, Theil II, zur Einführung.

Derselbe umfasst den Verkehr mit Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr., sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn Friedland in Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg andererseits.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Bromberg-Sächsische Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1892 nebst Nachträgen.
2. der Breslau-Sächsische Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. August 1891 nebst Nachträgen;
3. der Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsische Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 15. September 1890 nebst Nachträgen,

jedoch nur insoweit, als sie sich auf den Verkehr mit Stationen beziehen, für den der vorliegende Tarif Anwendung findet.

Die Frachtsätze im Verkehre mit Alexandrowo, Station der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, treten jedoch mit 15. September 1896 ohne Ersatz ausser Kraft.

Der neue Tarif liegt in den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg zum Preise von 1 Mark erhältlich.

Wien, am 28. Juli 1896. [578]

Die Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.) Insoweit im Wechselverkehre mit den übrigen deutschen Eisenbahnen der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien, d. i. für die nachweislich zur Herstellung und Unterhaltung der innerhalb des Deutschen Reiches dem öffentlichen Verkehre dienenden befestigten, ungepflasterten und nicht asphaltirten Wege- auch Chausséeflächen bestimmten oder verwendeten Materialien, in Geltung ist, ist derselbe seit 1. Juli 1896 unter Ziffer 1 hinter „Steinschrotten“ durch folgenden Zusatz erweitert worden:

„einschliesslich des Steingrobschlages in unregelmässigen Stücken zur Herstellung von sogenanntem Kleinpflaster auf Chausséen.“

Die Abfertigungsstellen werden hiebei darauf aufmerksam gemacht, dass als solcher Steingrobschlag nur die aus gewöhnlichem Kleinschlag (Steinschotter) ausgesuchten Steine anzusehen sind und dass eigentliche Pflastersteine, roh oder behauen, in jeder Grösse von der Anwendung des Wegebaumaterialientarifes nach wie vor ausgeschlossen bleiben.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Rundreiseverkehr.) Ab 15. Juli 1896 wird die Localbahnstrecke Kempten—Pfronten in den Rundreiseverkehr mit Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft München (Strecke Oberdorf b. Biessenhofen—Füssen einbezogen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1319	Südbahn-Gesellschaft	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen und Bacs-Bodrogher Localeisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Beska	Triest S. B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	262	229	33	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 1. Februar 1896, unter fortl. Nr. 391, enthaltene Verlautbarung gegenstandslos
				India						259	229	30			
				Karlócza						264	215	49			
				Kukujevci-Erdöveg						239	227	12			
				Martinci						245	221	24			
				Mitrovicz						248	207	41			
				Mitrovicz-Szávapart						248	207	41			
				Pétervárad						267	215	52			
				Pudinci						257	227	30			
				Runa						251	221	30			
				Sid						236	231	5			
				Uj-Pázua						260	239	21			
				Ujvidék						267	215	52			
				Verbasz-Kula						277	245	32			
				Zimony						260	253	7			
				Vogány				Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze		217	—			
				Ada											
				Bács-Petrovoszello							229	—			
				Moboly											
				Ó-Becse											
				Zenta											
				Bács-Martonos							233	—			
				Ó-Kanizsa											
1320	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Dzieditz	Triest-Südbahn, -Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 10. August 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	191 kr. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1321	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben, frische	Deutsch Kralup	Brüx (k.k.St.B.) für die a) Zuckerfabrik in Brüx b) Landwirthschaftliche Zuckerfabrik in Brüx	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Die Instradirung hat via Komotau (A.T.E.)—Brüx (A.T.E.), bezw. umgekehrt zu erfolgen. 4. Erfüllung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Gegenwärtig gültige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen für diese Artikel keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. ad a) 13·9	ad b) 13·9	Im Kartirungswege		
				Tuscbmitz							16·7	16·7			
			Rübenschnitze, frisch und angelangt, dann Saturationsschlamm	Brüx (k.k.St.B.) von der a) Zuckerfabrik in Brüx b) Landwirthschaftlichen Zuckerfabrik in Brüx	Deutsch Kralup						10·4	10·8			
					Tuscbmitz						11·1	11·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1322	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Siehe nachstehende Tahelle			Anfrechtbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Siebe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	nach	Eisenbahnfahrzeuge, Tender nnd Schneepflüge, Locomotiven, hezw. Tender-Locomotiven	Reservehestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungen, Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification, Kippen, Reitelketten, Einrichtungsgegenstände für Militärmannschafts- nnd Pferdewagen			Inventargegenstände und Betriebsmaterialien der Classen I und II	Stangen-, Lang-, Schnitt- und Gerüsthölzer
		Frachtzahlung für das Effectivgewicht	Anfgahe in heliebigen Mengen	pro Frachthrief und Wagen, Aufgahe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	pro Frachthrief und Wagen, Aufgahe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg	Aufgabe in heliehigen Mengen	pro Frachtbrief und Wagen, Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg
		Kreuzer pro 100 Kilogramm					
Hohenstadt	Zwittau	18·2	23·0	19·1	18·2	23·0	15·8
Okříško		45·0	66·2	56·0	45·0	66·2	36·0
Prag St.E.G.		44·0	69·4	51·1	44·0	69·4	33·5
Triehitz		9·5	13·2	10·0	9·5	13·2	8·1
Wien St.E.G.		51·2	88·6	63·8	51·2	88·6	42·6
Prag St.E.G. (Hrahovka trs.)		45·0	70·6	52·1	45·0	70·6	34·5

oder vice versa

Die Sendnngen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen hestimmt sein, und müssen auf den bezüglichen Frachthriefen als Aufgeber und Empfänger Dienstesstellen dieser Verwaltung angeführt erscheinen.

1323	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralische Koble	Segen-Gottes / Pernbofen-Wnlzesbofen via Grussbach-Schönan		Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechtbaltung der für Koble bestehenden Tarifbetimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	24·0 kr.		Im Kartirungswege		Auf den nebenstehenden Frachtsatz wird keine anderweltige Refactie liquidirt
1324	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenplatinen der Position E—8 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Mürzzuschlag	Gavosdia	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	241 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 70 vom 23. Juni d. J., sub fortl. Nr. 1133, für die gleiche Relation publicirte ermässigte Frachtsatz gegenstandslos
1325	**Böhmischen Nordbahn**	Maner- und Dachziegel	Kralup	Jungbunzlau		Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- nnd Abladen durch die Partei	Bis auf Widerrnf, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif	17·2 kr.	15·0 kr.	2·2 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
37	Nr. 42 vom 16. April 1896	Nr. 782	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fahrzeuge, unbeladene, der Serien I und II des Tarif-Theiles I, Abschnitt C, Ziffer X, Buchstabe c), wenn dieselben durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen nicht verladen werden können	Rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, sub Abschnit A aufgeführten Bahnlinien		Die Frachtzahlungs-Bedingung hat nicht „pro Sendung", sondern richtig „pro Fahrzeug" zu lauten	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2.		BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 13.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterroichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (lw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

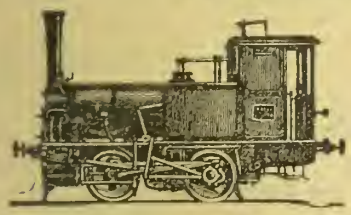
Gebrüder Weiss

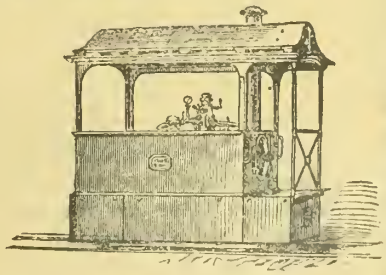
etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.

(515)

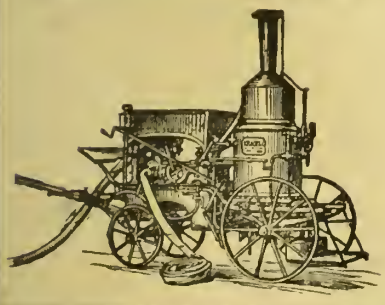


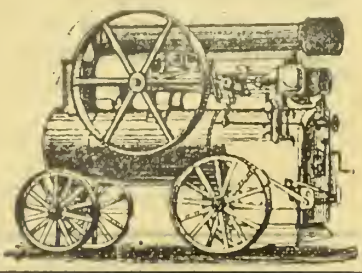


Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.





Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Oesterreichisch-Alpine Montan-

Gesellschaft in Wien.

(*Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000*)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze,
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (513)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 89. **Wien, 8. August 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 21. Juli 1896,*) betreffend die im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, unter den Bedingungen dieses Gesetzes die Ausführung der nachstehenden Bahnen niederer Ordnung sicherzustellen, und zwar:

1. von der Station Deutschbrod der Oesterreichischen Nordwestbahn über Přibislau nach Saar;
2. von der Station Skuč der Oesterreichischen Nordwestbahn über Krouna und Wüst-Kamenitz nach Polička zum Anschlusse an die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 10. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 207, bildende Localbahn Zwittau-Polička;
3. von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz über Ober-Haid nach Wallern;
4. von der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg über Eleonorenhain nach Wallern;
5. von der Station Gstadt der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, bildenden Ybbsthalbahn nach Ybbsitz;
6. von der Station Wolframs der Staatsbahnlinie Iglau—Cerekwe über Triesch nach Teltsch;
7. von der Station Mauthausen der Staatsbahnlinie St. Valentin—Gaisbach-Wartberg über Schwertberg und Perg nach Grein;
8. von der Station Bregenz über Kennelbach und Andelsbuch nach Bezau (Bregenzerwaldbahn);
9. von der Station Görz der Südbahnlinie Nabresina—Cormons durch das Wippachthal nach Haidenschaft;
10. von einem geeigneten Punkte der Südbahnlinie Wien—Triest bei Laibach nach Oberlaibach;
11. von der Station Treibach-Althofen der Staatsbahnlinie St. Michael—Glandorf durch das Gurkthal nach Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn);
12. von der Station Hinter-Třebaň der Staatsbahnlinie Prag—Pilsen über Hostomitz nach Lochowitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Rakonitz—Zditz;
13. von der Station Blatna der projectirten Localbahn Březnitz-Strakonitz über Schlüsselburg und Kassejowitz nach Nepomuk zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Gmünd—Eger;
14. von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Protivin—Zditz nächst Březnitz nach Rožmital;
15. von der Station Karlsbad der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn über Lichtenstadt nach Merkelsgrün;
16. von der Station Ober-Grafendorf der projectirten Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach über Kilb nach Mank;
17. von der Station Jenbach der Südbahnlinie Wörgl—Innsbruck über Zell am Ziller nach Mairhofen (Zillerthalbahn);

*) Enthalten in dem am 4. August 1896 ausgegebenen LIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 141.

18. von der Station Grulich der Staatsbahnlinie Sternberg—Grulich (Lichtenau) über Rothwasser nach Schildberg;
19. von der Station Bärn-Andersdorf der Staatsbahnlinie Olmütz—Jägerndorf nach Hof;
20. von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Jägerndorf—Hennersdorf nächst der Station Olbersdorf über Rosswald nach Hotzenplotz;
21. von der Station Barzdorf der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Lindewiese—Barzdorf nach Jauernig;
22. von der Station Haugsdorf der vorbezeichneten Staatsbahnlinie nach Weidenau.

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sind, mit Ausnahme der in Z. 9 angeführten Linie Görz—Haidenschaft, welche ihren Richtungs- und Neigungsverhältnissen nach als Hauptbahn anzulegen ist, als Localbahnen auszuführen, und zwar sind die Linien Gstadt—Ybbsitz (Z. 5), Bregenz—Bezau (Z. 8), Treibach—Klein-Glödnitz (Z. 11), Ober-Grafendorf—Mank (Z. 16), Bärn—Hof (Z. 19) und Olbersdorf—Hotzenplotz (Z. 20) schmalspurig, die übrigen Linien aber normalspurig herzustellen.

Die in Z. 17 bezeichnete Localbahn Jenbach-Mairhofen kann in dem Falle als Schmalspurbahn ausgeführt werden, wenn dies behufs Erleichterung der finanziellen Sicherstellung dieses Bahnbaues von der Regierung als zweckmässig erkannt werden sollte.

Die Concessionsdauer ist mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu bemessen.

Artikel III.

Für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 11, bezeichneten Eisenbahnen kann bei Ertheilung der Concession vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahnen aufzunehmenden Anlehen entspricht, so zwar, dass, wenn die jährlichen Reinerträgnisse der vorgenannten Bahnen die für dieselben garantirten Beträge nicht erreichen sollten, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das vom Staate für die obigen Bahnen garantirte jährliche Reinerträgniss wird entsprechend den obigen Anlehen bei den einzelnen Eisenbahnen mit nachstehenden Maximalbeträgen festgesetzt:

	Gulden österr. Währung in Noten
Deutschbrod-Saar	58.900
Skuč-Polička	41.200
Prachatitz-Wallern	35.600
Winterberg-Wallern	50.500
Gstadt-Ybbsitz	11.200
Wolframs-Teltsch	42.500
Mauthausen-Grein	51.000
Bregenz-Bezau	69.500
Görz-Haidenschaft	64.500
Laibach-Oberlaibach	17.000
Treibach—Kl.-Glödnitz	27.800

Artikel IV.

In Absicht auf die thunlichst anzustrebende Uebernahme und Durchführung der Concession zum Baue und Betriebe der im Artikel I, Z. 1 bis 5, angeführten Bahnlinien durch die Unternehmungen der anzuschliessenden, gleichfalls im Genusse einer staatlichen Reinertragsgarantie stehenden Localbahnen, wie auch zum Zwecke der Fusionirung derartiger Unternehmungen mit einander kann Seitens der Regierung für die sohin als ein einheitliches Ganzes zu behandelnden Bahnlinien die Garantie eines jährlichen Gesammtreinertrages gewährt werden, welcher der Summe der für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien staatlich gewährleisteten Reinerträgnisse entspricht.

In Bezug auf die im Sinne der obigen Bestimmung gebildeten Unternehmungen sind, und zwar insbesondere bei der Ausgabe von Actien und Obligationen, sowie bei sonstigen Rechtsgeschäften (Fusionirungsverträgen), welche in derartigen Fällen vorgenommen werden müssen, die in den Artikeln IV und V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen finanziellen Begünstigungen sinngemäss anzuwenden. Die in lit. a) des letzteren Artikels festgesetzte Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, dann von der Entrichtung der Couponstempelgebühr kommt den gedachten Unternehmungen in dem Umfange zu, in welchem dieselbe für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien concessionsgemäss zugestanden worden war.

Artikel V.

Die Zusicherung der im Artikel III bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen oder von einem dieser Theile allein mindestens die nachstehenden Beiträge zu den Kosten der Ausführung dieser Bahnlinien geleistet werden:

Deutschbrod—Saar	400.000 fl.
Skuč—Polička	500.000 „
Prachatitz—Wallern	300.000 „
Winterberg—Wallern	400.000 „
Gstadt—Ybbsitz	56.000 „

Wolframs—Teltsch	300.000 fl.
Mauthausen—Grein	220.000 „
Bregenz—Bezau	440.000 „
Görz—Haidenschaft	150.000 „
Laibach—Oberlaibach	50.000 „
Treibach—Kl.-Glödnitz	200.000 „

Die im Vorstehenden festgesetzten Beitragsleistungen sind in Stammactien der für jede der betreffenden Eisenbahnen zu bildenden Actiengesellschaften oder — sofern einer der im Artikel IV vorgesehenen Fälle eintreten sollte — in Actien der ebenda bezeichneten Gesellschaften zu refundiren, wobei für diese, zum vollen Nennwerthe zu berechnenden Titres Intercalarzinsen während der Bauzeit (Artikel XII) nicht zu bezahlen sind.

Die Zeichnung und die rechtzeitige Einzahlung der sämmtlichen hienach von den Interessenten zu übernehmenden Actien ist unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten noch vor der Concessionsertheilung sicherzustellen.

Artikel VI.

Die Regierung wird ermächtigt, eine verhältnissmässige Herabminderung der im vorstehenden Artikel bedungenen Beitragsleistungen zu Gunsten der Interessenten insofern und insoweit zuzugestehen, als in Folge der fortschreitenden Vorbereitung oder bei der Durchführung des Baues der obigen Localbahnen nach dem Ermessen der Regierung Ersparnisse an den veranschlagten Baukosten mit Grund gewärtigt werden können.

In gleicher Weise kann Seitens der Regierung unter der obigen Voraussetzung eine Herabminderung der in den Artikeln IV der Gesetze vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, und vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83, bedungenen Beitragsleistungen der Interessenten zu den Ausführungskosten der dort angeführten Bahnlinien zugestanden werden, sofern die betreffenden Bahnlinien sich nicht etwa schon im Betriebe befinden.

Artikel VII.

Bei Ausführung der Artikel III und IV haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch allfällige für die aufzunehmenden Darlehen zu bezahlende Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung der im Artikel I, ZZ. 1 bis 11, angeführten Bahnen als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VIII.

In Ansehung der im Artikel I, ZZ. 12 bis 17, bezeichneten Localbahnen wird die Regierung ermächtigt, bei Ertheilung der Concession Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften oder, im Falle der Durchführung dieser Bahnen durch die Actiengesellschaften der Anschlussbahnen, Stammactien dieser letzteren Gesellschaften in den nachstehenden Maximalbeträgen zu übernehmen, und zwar:

Hinter-Třebaň—Lochowitz	160.000 fl.
Blatna—Nepomuk	22.000 „
Březnitz—Rožmital	32.000 „
Karlsbad—Merkelsgrün	40.000 „
Ober-Grafendorf—Mank	80.000 „
Jenbach—Mairhofen	150.000 „

Artikel IX.

Die Betheiligung dss Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Artikel VIII genannten Localbahnen wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitales dieser Localbahnen, soweit dasselbe nicht von den betheiligten Gemeinden, Bezirken und Privatinteressenten durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe aufgebracht wird, eventuell unter finanzieller Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder ohne weitere Belastung des Staates sichergestellt werde;
2. den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von eventuell auszugebenden Prioritätsactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien eingeräumt werden, und
3. die Dividende, welche den eventuell auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit vier Percent bemessen werde.

Artikel X.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel VIII zu übernehmenden Stammactien haben nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau der Localbahnen, jedoch erst in jenem Zeitpunkte zu erfolgen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung der concessionsmässigen Bautermine und die Aufbringung der erforderlichen Baucapitalien ohne weitere Belastung des Staatsschatzes als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel XI.

Die Regierung wird ermächtigt, behufs Bedeckung des Erfordernisses für die Einzahlung auf die nach Artikel VIII vom Staate zu übernehmenden Stammactien unter den bestmöglichen Bedingungen Darlehen aufzunehmen, welche mit jährlich höchstens vier Percent zu verzinsen und innerhalb längstens 75 Jahren zurückzuzahlen sind.

Artikel XII.

Der Bau der im Artikel I, ZZ. 1 bis 17, bezeichneten Localbahnen muss binnen zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und sind die fertigen Bahnen bis zu den angegebenen Zeitpunkten dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Caution zu leisten, welche im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung als verfallen zu erklären ist.

Artikel XIII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen bezüglich der im Artikel I, ZZ. 1 bis 11, bezeichneten Localbahnen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Die Aufstellung des Detailprojectes und Kostenvoranschlages, sowie die Vergebung des Baues und der Lieferungen der im Artikel I, ZZ. 12 bis 17, bezeichneten Localbahnen hat im Einvernehmen mit den Landesausschüssen der betreffenden Königreiche und Länder unter Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Artikel XIV.

Der Betrieb der im Artikel I, ZZ. 1 bis 17, bezeichneten Localbahnen soll, sofern nicht hinsichtlich der Betriebsführung auf den in ZZ. 9, 10, dann 12 bis 17 angeführten Localbahnen eine anderweitige Vereinbarung mit den betreffenden Landesausschüssen getroffen wird, während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll bezüglich der nach dem Artikel III auf Grund einer Garantiezusicherung des Staates sicherzustellenden Localbahnen der die Betriebsführung auf diesen Bahnen übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel XV.

Die Regierung wird ermächtigt, die im Artikel I, ZZ. 18 bis 22, bezeichneten Localbahnen auf Staatskosten auszuführen und hiebei die nachstehenden Gesammtkostenbeträge, welche als Maximalbeträge zu gelten haben, aufzuwenden:

Grulich-Schildberg	780.000 fl.
Bärn-Hof	375.000 „
Olbersdorf-Hotzenplotz	660.000 „
Barzdorf-Jauernig	246.000 „
Haugsdorf-Weidenau	227.000 „

Die Ausführung der obigen Localbahnen wird an die Bedingung geknüpft, dass von den betheiligten Königreichen und Ländern und von den Interessenten zusammen die nachstehenden Beiträge zu den Baukosten à fonds perdu geleistet werden:

Grulich-Schildberg	200.000 fl.
Bärn-Hof	67.000 „
Olbersdorf-Hotzenplotz	287.000 „
Barzdorf-Jauernig	50.000 „
Haugsdorf-Weidenau	45.000 „

Artikel XVI.

Die Kosten für die im Artikel XV bezeichneten Localbahnen sind aus den nach Artikel III der Gesetze vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, gebildeten Investitionsfonds, und zwar für die Linie Grulich—Schildberg aus dem Investitionsfonds der Mährischen Grenzbahn, für die Linien Bärn—Hof und Olbersdorf—Hotzenplotz aus dem Investitionsfonds der Mährisch-schlesischen Centralbahn und für die Linien Barzdorf—Jauernig und Haugsdorf—Weidenau aus dem Investitionsfonds der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft zu bedecken.

In Ansehung der hienach herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel XVII.

Die im Artikel XV bezeichneten Eisenbahnen sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel XVIII.

Die Regierung wird ermächtigt, statt der im Artikel V und VIII des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen, vorgesehenen Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung für die Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg—Wöllan zu Gunsten dieser beiden Bahnlinien unter den im Artikel III des gegenwärtigen Gesetzes festgesetzten Modalitäten und Bedingungen die staatliche Garantie für ein jährliches Reinerträgniss von 272.000 fl. österr. Währung Noten, entsprechend dem Erfordernisse für die höchstens vierpercentige Verzinsung, und die Tilgungsquote eines zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden Anlehens zuzusichern, wenn von den Herzogthümern Steiermark und Kärnten aus Landesmitteln und von den Localinteressenten zusammen mindestens der Betrag von 1,000.000 fl. österr. Währung in Stammactien der für die beiden obigen Bahnen zu bildenden einheitlichen Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Hiebei haben die im Artikel V, zweiter und dritter Absatz, dann in den Artikeln VII, XII, XIII, erster bis dritter Absatz, und im Artikel XIV dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung zu finden, dass die beiden obigen Bahnlinien unter thunlichster Bedachtnahme auf deren spätere Ausgestaltung zu Hauptbahnen zweiten Ranges anzulegen und binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, im Baue zu vollenden sind.

Artikel XIX.

In theilweiser Abänderung der Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137, wird bestimmt, dass die nach diesem Gesetze als Schmalspurbahn auszuführende, einen Gegenstand der Concessionsurkunde vom 25. September 1895, R.-G.-Bl. Nr. 161, bildende Localbahn Nepołokoutz-Wiżnitz als normalspurige Localbahn herzustellen ist.

Artikel XX.

Die Regierung wird ermächtigt, das Detailproject für eine als Hauptbahn zweiten Ranges herzustellende Eisenbahnverbindung von der Station Przeworsk der Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg nach Rozwadów auf Staatskosten aufstellen zu lassen.

Zu diesem Zwecke wird der Regierung für das laufende Jahr ein Specialcredit von 15.000 fl. als ausserordentliches Erforderniss mit der Verwendungsdauer bis Ende des Jahres 1897 bewilligt.

Artikel XXI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, am 21. Juli 1896.

Franz Joseph m. p. (L. S.)

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Herstellung eines Strassenladegeleises und eines Bahnerhaltungsschuppens in Bistritz.) Für die Herstellung eines Strassenladegeleises und eines Bahnerhaltungsschuppens in der Station Bistritz a/H. wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 474/IV.]

— (Aufstellung eines fünffachen Wirthschaftshofes in Kremsier.) Die Aufstellung eines fünffachen Wirthschaftshofes beim Aufnahmsgebäude in der Station Kremsier wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 448/IV.]

— (Herstellung eines Kohlenschuppens in Altbielitz.) Für die Aufstellung eines Kohlenschuppens durch den Kohlenhändler Carl Hecht in der Station Altbielitz wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 621/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Prag: Anlage eines Industriegeleises zur Spiritusfabrik Franz Xav. Brosche in Raitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines normalspurigen Industriegeleises, abzweigend von der Station Raitz zur dortigen Spiritusfabrik der Firma Franz Xav. Brosche, für den 11. August anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann G. Nischelwitzer betraut. [G.-I.-Z. 13.930.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Herstellung einer Locomotivremise in der Station Joachimsthal.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project, betreffend die Herstellung einer Locomotivremise in der Station Joachimsthal der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6396.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Verlegung der Haltestelle in der Alserstrasse.) Auf Grund des Ergebnisses der am 27. Mai vorgenommenen Localerhebung hat die k. k. Statthalterei in Wien im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums die Verlegung der Tramway-Haltestelle in der Alserstrasse, Ecke der Kochgasse im VIII. Bezirke, um circa 20 Schritte nach aufwärts vor den Monumentalbrunnen genehmigt. [E.-M.-Z. 7171.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Bauherstellungen.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich der Herstellung der Aufnahmsgebäude der Station Kisselen der Linie Lużan—Zaleszczyki, der Station Wiznitz der Linie Nepolokoutz—Wiznitz und der Station Sereth der Linie Illiboka—Sereth den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6490.]

Gmundener elektrische Bahn. Das von der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Verbesserung der Betriebsverhältnisse in der scharfen Curve km 0·3/4 der Gmundener elektrischen Bahn wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6634.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Schönbrunn—Troppau: Neue Wächterstrecken-Eintheilnug in der Strecke Schönbrunn—Freiheitau.) Die neue Wächterstrecken-Eintheilung in der Strecke Schönbrunn—Freiheitau von km 269·7 bis km 275·5721 unter Auflassung des Wächterpostens Nr. 9 wurde genehmigt. [18. Juli, E.-M.-Z. 543/IV.]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLVI. Stückes.) Das am 31. Juli herausgegebene CLVI. Stück enthält unter

Nr. 2417: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 24. Juli 1896, Z. 15.657, betreffend Massregeln für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach dem Küstenlande.

— (Inhalt des CLVII. Stückes.) Das am 1. August herausgegebene CLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2418: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 21. Juli 1896, Z. 41.258, betreffend die Bestimmung der Station Sveti Križ als Viehverladestation.

Nr. 2419: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Juli 1896, Z. 123.179, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus Steiermark.

— (Inhalt des CLVIII. Stückes.) Das am 3. August herausgegebene CLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2420: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 29. Juli 1896, Z. 9150, betreffend die Vieheinfuhr aus Ungarn.

Nr. 2421: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. Juli 1896, Z. 124 408, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Teschen und Bielitz in Schlesien nach Böhmen.

— (Inhalt des CLIX. Stückes.) Das am 4. August herausgegebene CLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2422: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 23. Juli 1896, Z. 14.631/IV, betreffend die Eröffnung der Station S. Sabba (Triest) als Viehausladestelle.

Nr. 2423: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 20. Juli 1896, Z. 15.307/IV, betreffend Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Bezirke Zupanjac (Bosnien).

— (Inhalt des CLX. Stückes.) Das am 5. August herausgegebene CLX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2424: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 31. Juli 1896, Z. 11.479, betreffend Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Dalmatien nach Krain.

Nr. 2425: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. August 1896, Z. 73.914, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ausfuhr von Schafen vom Centralviehmarkte zu St. Marx in Wien nach Paris.

Nr. 2426: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 1. August 1896, Z. 10.034, betreffend die Ausdehnung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Steiermark nach Kärnten.

Nr. 2427: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. August 1896, Z. 11.877, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2428: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. August 1896, Z. 22.184, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Steiermark und Kärnten.

Nr. 2429: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 21. Juli 1896, Z. 91.572/I, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Borstenvieh aus Dalmatien.

— (Inhalt des CLXI. Stückes.) Das am 6. August herausgegebene CLXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2430: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2431: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 2. August 1896, Z. 13.416/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken Steiermarks nach Oberösterreich.

Nr. 2432: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 2. August 1896, Z. 13.406/II, betreffend Beschränkung der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2433: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 31. Juli 1896, Z. 13.272, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Districte Falciu in Rumänien.

Literatur.

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen (erschienen im Drucke und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei).

I. Nachtrag zum Hefte 107. Heft 107 der oberwähnten Handausgabe enthält die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488, betreffend die Berichterstattung in Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen, ferner die Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, über die Veröffentlichung der Tarife über den Personen- und Gepäcksverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben. — In Folge der Neuorganisirung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung ist nun die erstere Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488 (V.-Bl. Nr. 127), betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen mit Wirksamkeit vom 1. August durch eine neue, denselben Gegenstand betreffende Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (V.-Bl. Nr. 82), ersetzt worden. — In dem soeben erschienenen I. Nachtrage zu dem Hefte 107 ist letztere Verordnung zum Abdrucke gelangt; auch wurde der Anlass benützt, um ausserdem noch einige andere erforderlich gewordene Abänderungen und Ergänzungen des Textes dieses Heftes der Handausgabe vorzunehmen.

I. Nachtrag zum Hefte 108. Gleichfalls in Folge der Neuorganisirung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung sind mehrfache Abänderungen und Ergänzungen der in diesem Hefte der Handausgabe enthaltenen Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren, nothwendig geworden, welche zur Durchführung gelangt sind in der „Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114, betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren".

Diese Verordnung, sowie auch einige andere mittlerweile nothwendig gewordene Ergänzungen des 108. Heftes haben in dem soeben erschienenen I. Nachtrage zu diesem Hefte Aufnahme gefunden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. Juli dem Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Camillo Gerstenbrandt, aus Anlass seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand den Titel und Charakter eines Hofrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Guttenberg m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. Juli dem General-Directionsrathe der Oesterr. Staatsbahnen, Regierungsrathe Ignaz Konta, anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juli 1896				Juli 1895			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	262.801	279.253	297.546	244.508	282.752	105.747	172.367	216.132
Darunter:								
Weizen	72.289	49.527	96.117	25.699	62.424	18.766	44.938	36.252
Roggen	4.963	30.414	28.962	6.415	72.983	15.351	28.037	60.297
Gerste	35.493	4.072	8.783	30.782	23.112	2.516	8.222	17.406
Hafer	29.209	20.560	41.968	7.801	32.309	25.211	40.907	16.613
Mais	26.921	158.623	94.283	91.261	33.335	29.419	28.127	34.627
Hirse	1.413	388	644	1.157	1.889	98	773	1.214
Bohnen	3.412	299	372	3.339	865	535	907	493
Erbsen	943	446	796	593	1.352	—	678	674
Malz	981	713	509	1.185	2.687	141	374	2.454
Raps	23.678	849	6.616	17.911	15.803	4.975	7.192	13.586
Hanfsamen	344	150	101	393	244	152	234	162
Wicken	1.128	99	249	978	321	—	46	275
Mehl	7.191	1.424	2.569	6.046	6.235	1.929	4.793	3.371
Kleie	69	785	651	203	500	1.432	752	1.180
	208.034	268.349	282.620	193.763	254.059	100.525	165.980	188.604
Spiritus	1.196	—	—	1.196	1.843	—	—	1.843
Zucker	33.528	5.198	10.382	28.344	7.952	229	1.480	6.701
Wein	4.080	470	564	3.986	2.146	146	594	1.698
Oele und Fette	1.952	200	267	1.885	1.929	448	478	1.899
Sonstige Waaren	14.011	5.036	3.713	15.334	14.823	4.399	3.835	15.387
Mittlere Tagesbewegung . .	21.363 Meter-Centner				10.300 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3.443.745	875.630	1,316.740	3,002.635	2,657.650	580.270	1,069.000	2,168.920

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	82	9	29	62	54	30	14	70
Versicherungswerth . . fl.	275.920·—	27.720·—	132.750·—	170.890·—	288.060·—	161.910·—	124.950·—	325.020·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	7	1	1	7	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	23.100·—	2.500·—	2.500·—	23.100·—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . fl.	11.280·—	1.657·—	1.657·—	11.280·—	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Juli 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten Juli	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juli	Stand am letzten Juli 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	54.504	52.090	36.533	70.061
Darunter wichtige Waaren:				
Gerste	2.625	—	12	2.613
Mais	17.058	48.040	6.017	59.081
Reps	2.153	1.599	651	3.098
Diverse	32.668	2.451	29.850	5.269
Assecuranzwerth . . fl.	358.180	280.670	250.240	388.610

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juli	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juli	Stand am letzten Juli 1896
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Juli 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten Juli	Ausgelagert vom ersten bis letzten Juli	Stand am letzten Juli 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	97.676	22.078	23.392	96.362
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	4.751	1.606	445	5.912
Kaffee	3.538	844	762	3.620
Wein	2.828	3.596	2.097	4.327
Zucker	66.850	9.763	13.034	63.519
Diverse	19.709	6.329	7.054	18.984
Assecuranzwerth . . fl.	4,400.639	802.171	993.289	4,209.521

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Juli	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Juli	Stand am letzten Juli 1896
Lagerscheine:				
Stück	25	—	1	24
Versicherungswerth . fl.	54.150	—	3.000	51.150
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	14.900	—	1.100	13.800

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juli 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanfsamen	101·06	—	—	101·06	—	—	—	—
Gerste	251·17	10·00	198·77	62·40	—	—	—	—
Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—
Erbsen	467·68	202·73	670·41	—	181·65	—	—	181·65
Bohnen	1.409·09	—	—	1.409·09	124·27	—	—	124·27
Raps	93·28	—	93·28	—	—	—	—	—
Zucker	904·29	0·04	718·87	185·46	—	—	—	—
Leinsamen	3·72	—	—	3·72	—	—	—	—
Leindotter	27·59	—	—	27·59	—	—	—	—
Thymothe	21·74	—	—	21·74	—	—	—	—
Diverse	603·51	206·21	261·14	548·58	—	—	—	—
Zusammen	3.883·13	418·98	1.942·47	2.359·64	305·92	—	—	305·92
Versicherungswerth . . fl.	64.593	5.336	40.699	29.230	2.850	—	—	2.850
Spiritus	3.291·06	329·49	110·00	3.510·55	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	47.431	4.283	1.433	50.281	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	2	—	2	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.638	—	1.638	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	1	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	900	—	900	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	560	—	560	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	1	—	10	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	1.262	—	15.045	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Italienischer Rundreiseverkehr über Arco, Riva, den Gardasee und Verona.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. October 1896 tritt ein neuer Tarif für obigen Verkehr in Wirksamkeit, durch welchen der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 1. April 1891 aufgehoben wird.

Exemplare desselben können bei den betheiligten österreichischen Verwaltungen zum Preise von 15 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 4. August 1896. [579]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif Nr. 10 für die Beförderung von Sprit und Spiritus.) Der in den Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarifen enthaltene Ausnahmetarif Nr. 10 für die Beförderung von Sprit und Spiritus in Fässern oder Gefässwagen ist fortan allgemein nur noch anwendbar auf Sendungen aus Deutschland nach der Schweiz, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Erfolgt Seitens der Empfänger Wiederauflieferung zur Rückbeförderung in das Gebiet des Deutschen Reiches, so wird die nach dem Ausnahmetarife berechnete Fracht bis zur schweizerischen Empfangsstation von der letzteren auf den nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse A, bezw. B sich ergebenden Betrag oder, soweit solche Sätze im directen Verkehre nicht bestehen, auf die regelrechte Umkartirungsfracht der allgemeinen Wagenladungsclasse erhöht.

Bau-Ausschreibung.

Auf der **k. k. Staatsbahnlinie Beraun—Duschnik** ist die **Ausführung der Arbeiten des Unterbaues, dann aller Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Anschlussstelle Stadt Beraun—km 7·730 . . .	1	0·000— 7·730	8·529	301.076	50.813	4.079	66.230	422.198
km 7·730—Wechsel Nr. 6 der Station Duschnik	2	7·730—15·403	7·716	141.955	34.982	4.850	66.015	247.802
		Zusammen . .	16·245	443.031	85.795	8.929	132.245	670.000

Die Vollendungstermine für beide Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 1. Juli 1897 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 30. Juli 1897 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungsanlagen, Entleerungsgruben, Wasserkrahne und Brückenwaagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 30. September 1897 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass am 30. October 1897 die Betriebseröffnung vorgenommen werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem k. k. Eisenbahnministerium (Wien, Westbahnhof, Kopfgebäude) und bei der k. k. Staatsbahndirection in Prag einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Die in Druck gelegten Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **29. August 1896, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums zu überreichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss mindestens auf sämmtliche Herstellungen eines Loses lauten, und hat der Offertleger bis zum 15. September 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für das Baulos 1 ö. W. fl. 21.100·— und für das Baulos 2 ö. W. fl. 12.400·— und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile desselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1896.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1326	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Dampfkessel und Pumpen, eiserne, sowie dazu gehörige Armaturen	Olmütz	D z i e d i t z	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 49·2	kr. 43·2	kr. 6·0	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Dzieditz als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in Dzieditz verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Position B—6 und B—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, dann Pumpen, eiserne, und Dampfkessel, sowie dazu gehörige Armaturen						66·2	60·8	5·4			
									87·4	85·0	2·4			
									18·8	13·8	5·0			
			3. Maschinen, Bronzewaaren für elektrische Beleuchtung, Leitungen, Transmissionen, eiserne Hohlwaaren als sperriges Gut, ferner Apparate und Armaturen, insoweit dieselben nach Classe I und II tarifirt werden	Brünn Nordbahnhof Wien Nordbahnhof M.-Ostrau Olmütz		Anfgabe in beliebigen Mengen;	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Dzieditz bestimmt sein		Verschieden	81·2 111·9 23·8 58·8	Verschieden			
			4. Chamotteziegel, dann Chamottewaaren, insoweit dieselben nach den Classen II—A—C tarifirt werden	Olmütz		Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen;			24·3	21·9	2·4			
1327	**Oesterr. Nordwestbahn**													
	Betheiligten Verwaltungen													
	Güter des Specialtarifes III			Deutsch-Lissa		Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes III giltigen Tarifbestimmungen	Vom 10. August 1896 bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896		124 Markpfennig		Im Kartirungswege		
				Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1328	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Knochenleim	Budapest-Lipótváros	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1895	320	230	90	Im Kartirungswege		
					Fiume				302	210	92			
									Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					
1329	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schafwolle	Bükk Kanizsa Lövö	Oderberg K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze		kr. ö.W. incl. Mgb. und ungar. Steuer a) b) 208·0 190·0 255·0 230·5 199·0 181·5		Im Kartirungswege		
				Csáktornya Kis-Béer Moór Lepsény Szombathely Zala-Szt. Iván Zákány Eszék Jákó Kaposvár Somogyszobb Varasd Zala-Egerszeg	Oderberg (K.F.N.B. und K.Ö.E.B.)					273·5 246·5 241·5 237·5 251·0 246·0 266·8 261·8 218·0 198·5 237·0 215·0 266·5 240·0 322·8 322·8 295·8 274·0 288·8 284·0 291·5 265·0 290·5 263·5 249·0 227·0			
1330	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Maschinen	Jedlesee transito (für Sendungen von Stockerau)		Aufgabe in beliebigen Mengen;	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	64·2 kr.	37·7 kr.	26·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das hauführende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Steine der Pos. 8—57 der Güter-classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Brünn transito (für Sendungen von Iglau)	Göding	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein		13·7 kr.	10·8 kr.	2·9 kr.			
1331	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I	Warusdorf (B.N.B.)	Lichen (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Mengen;	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	kr. 125·0	kr. 117·0	kr. 8·0	Im Kartirungswege		
			II						88·3	81·0	7·3			
			A			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen;			73·6	67·0	6·6			
				oder umgekehrt		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1332	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A) Zuckerrüben und Rübenschnitzel (ausgenommen getrocknete und gedörrte) B) Rübenschnitzel, getrocknete und gedörrte C) Scheidescblamm (Saturationsschlamm) D) Rohzucker	zwischen und B a r z d o r f	Alt-Grottkau Bischofswalde Böhmischdort Bösdorf Brieg Camenz Deutsch Leippe Deutsch Rasselwitz Deutsch Wette Falkenau Falkenberg i. Oberschlesien Frankenstein i. Schlesien Friedenthal-Giesmannsdorf Glatz Gnadenfrei Graase Grafenort Gross-Wuzendorf Gross-Wilkau Grottkau Habelschwert Heidersdorf Heinrichau Hertwigswalde Karschau Kaundorf Kurtwitz Lamsdorf Langenbielau Mittelsteine Möhlten Mösen Münsterberg Neisse Neudorf-Diersdorf Neustadt O/S. Nieder Alt-Wilmsdorf Nieder-Hermsdorf Nimptsch Ober-Langenbielau Osseg Ottmachau Patschkau Reichenhach i. Schlesien Rengersdorf Schedlau Schiedlow Schnellewalde Steinkirchl Strehlen Tillowitz Wartha	Ad A) Giltig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der gestellten Wagen; hiebei wird jedoch für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solcher von 10 t gerechnet Ad B), C) und D) Giltig bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 10. August bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896 Derzeit bestehen keine Frachtsätze	Mark und zwar ad A), B), C) / D) 0·18 — 0·18 — 0·22 — 0·16 — 0·24 — 0·15 — 0·21 — 0·23 — 0·16 — 0·18 — 0·23 — 0·13 — 0·12 — 0·20 — 0·19 — 0·24 — 0·22 — 0·19 — 0·22 — 0·20 — 0·24 — 0·23 — 0·19 — 0·14 — 0·23 — 0·16 — 0·24 — 0·18 — 0·23 — 0·23 — 0·21 — 0·08 — 0·18 — 0·14 — 0·20 — 0·20 — 0·21 — 0·17 — 0·21 — 0·23 — 0·22 — 0·10 — 0·12 — 0·22 — 0·21 — 0·23 — 0·21 — 0·18 — 0·12 — 0·22 — 0·20 — 0·17 —		Im Kartirungswege		
					Breslau Freib. Bahnhof Breslau Märk. Bahnhof Breslau Oberschlesischer Bahnhof Breslau Oderhafen Breslau Oderthorbahnhof Pöpelwitz (Umschlag)					— 0·79 — 0·80 — 0·76 — 0·82 — 0·81 — 0·80				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 90. **Wien, 11. August 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 26. Juli 1896,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn in Czernowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Stadtgemeinde Czernowitz die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von der Pruthbrücke durch die Brückenstrasse, die Bahnhofstrasse, Hauptstrasse, über den Ringplatz, durch die Rathhausstrasse, Siebenbürgerstrasse, Schützengasse bis zum Vorplatze der Station Volksgarten der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn mit Abzweigungen von der Einmündung der Brückenstrasse in die Bahnhofstrasse bis zum Vorplatze des Aufnahmsgebäudes der Station Czernowitz und von der Einmündung der Gartengasse in die Siebenbürgerstrasse zur Wagenhalle unter den in Folgendem näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

*) Enthalten in dem am 1. August 1896 ausgegebenen LII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 137.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn nicht in der Gemeindeverwaltung stehende Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strassen nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird der Concessionärin das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf fünfzig (50) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 12.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 13.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die Kleinbahn mit elektrischem Betriebe in Czernowitz.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn in Czernowitz ist mit einer Spurweite von 1 m als eingeleisige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe, und zwar innerhalb des dicht verbauten Theiles des Stadtgebietes für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 10 km und im Zuge der übrigen Strecke für eine solche von 20 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich übrigens vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie und in Berücksichtigung der localen Umstände für einzelne Strecken, sowie auch für den Nachtverkehr noch besondere Ermässigungen der bezeichneten Fahrgeschwindigkeiten vorzuschreiben.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionärin hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt der Concessionärin die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von der Concessionärin, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, sammt den Abzweigungen circa 6·7 km lange Bahnlinie beginnt ungefähr 200 m östlich der Pruthbrücke mit der daselbst auf der Brückenstrasse anzulegenden Ausweiche, benützt zunächst diese Strasse, führt sodann auf der Bahnhof- und der Hauptstrasse, passirt den Ringplatz, folgt sodann der Rathhaus- und der Siebenbürgerstrasse, auf der letzteren bis zur Einmündung der Gartengasse verbleibend. Unweit davon übergeht die Bahnlinie auf den zwischen der Siebenbürgerstrasse und dem Volksgarten gelegenen Fussweg, tritt beim Siechenhaus wieder auf diese Strasse, benützt dieselbe und die Schützengasse und endet mit der auf dem Vorplatze der Station Volksgarten der Bahnlinie Czernowitz—Suczawa anzulegenden Ausweiche.

Im Anschlusse an die vorbeschriebene Linie ist von der Einmündung der Brücken- in die Bahnhofstrasse eine Abzweigung auf eigenem Unterbaue bis zum Vorplatze des Aufnahmsgebäudes der Station Czernowitz und von der Einmündung der Gartengasse in die Siebenbürgerstrasse eine Abzweigung zur Wagenhalle zunächst mit Benützung der Gartengasse, sodann auf eigenem Unterbaue herzustellen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Grunderwerb.

Die für die Bahn erforderlichen Grundflächen sind, insoweit als nicht öffentliche Strassen und Plätze benützt werden, in dem nöthigen Ausmasse einzulösen. Bezüglich der Benützung des Vorplatzes der Stationen Czernowitz und Volksgarten zur Anlage der Endausweichen der Bahn ist das Einvernehmen mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zu pflegen.

Das bezügliche Uebereinkommen unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

4. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 40 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten, und zwar in den Strecken mit eigenem Unterbaue nach Massgabe der daselbst eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit, in den Strecken mit Strassenbenützung auch nach Zulässigkeit der Strassenverhältnisse.

Die Anordnung von Uebergangscurven kann in solchen Strecken, welche nur mit einer Geschwindigkeit bis zu 15 km per Stunde befahren werden, gänzlich entfallen.

Die grösste Neigung der Bahn wird mit 101 Permille festgesetzt.

Der geringste Abstand der Geleise in den Ausweichen ist derart zu bemessen, dass zwischen den passirenden Bahnfahrzeugen ein Zwischenraum von mindestens 0·8 m verbleibt.

Bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist die Geleiseentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbau hergestellt wird, hat derselbe sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·2 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·5 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle auf eigenem Unterbau gelegenen Bahnstrecken in Krümmungen von 100 oder weniger als 100 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Das bei der Ausführung der Bahn einzuhaltende Lichtraumprofil ist dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

5. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der excamerirten Reichsstrasse vom Beginne der Bahn bis zur Abzweigung der Schützengasse einschliesslich des im Bereiche des Volksgartens zu benützenden Fussweges ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der zuständigen Strassenbehörde einzuholen.

Die Anlage der Bahn hat jedoch derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite vom Militärfuhrwerke benützt werden kann.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein.

In den Strecken mit Strassenbenützung ist das Geleise so zu legen, dass die jeweilige Entfernung zwischen dem Rande des Trottoirs oder der Strasse und der äussersten Flucht der Fahrbetriebsmittel in der Regel mindestens 0·7 m beträgt. Ebenso ist bei sämmtlichen von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen der Maximalausladung der Bahnvehikel und den Geländern oder Parapetmauern der Strassenobjecte ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

Falls Bäume entlang der mitzubenützenden Strassen stehen, ist die gleiche Entfernung einzuhalten, oder es sind überragende Aeste, erforderlichen Falls die Bäume gänzlich zu entfernen.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist, insoweit die Bahn auf der excamerirten Reichsstrasse geführt wird, mit Rillenschienen herzustellen, ausserhalb derselben kann ein Querschwellenoberbau im Systeme des schwebenden Stosses, und zwar insoweit derselbe auf Strassen gelegen ist, auf eisernen, im übrigen Theile auf hölzernen Querschwellen mit Rücksicht auf den Raddruck der Bahnfahrzeuge in dem Falle ausgeführt werden, wenn hiefür das Einverständniss der competenten Strassenbehörde erlangt wurde.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen, und soll deren Gewicht per laufendes Meter beim Rillenschienenoberbau mindestens 33·5 kg, beim Vignolschienenoberbau mindestens 20·5 kg betragen. Die Inanspruchnahme der Schienen darf 1000 kg per Quadratcentimeter nicht überschreiten.

Das Detail der Oberbauconstruction unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbau hergestellt wird, hat der Schotterkörper sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 2·2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

7. Hochbauten.

Die für den Bahnbetrieb erforderlichen Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

8. Elektrotechnische Betriebseinrichtungen.

Die Concessionärin hat nebst dem im Punkt 1 genannten Bauleiter einen elektrotechnisch ausgebildeten Ingenieur zu bestellen, welcher als verantwortlicher Leiter des Baues und Betriebes der ganzen elektrotechnischen Anlage zu fungiren hat, und welcher insbesondere auch geeignet ist, in elektrotechnischen Fragen die Vertretung gegenüber der Eisenbahnaufsichtsbehörde zu übernehmen.

Die Bestätigung dieses Ingenieurs bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bezüglich der elektrotechnischen Einrichtung der Bahn sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Die maschinelle und elektromotorische Anlage der Centralstation ist für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die verfügbare Strommenge nicht allein zur Abwicklung des stärksten Bahnverkehres, sondern auch zur Speisung der jeweiligen Beleuchtungsanlagen für Bahnzwecke genügt.

Die Verwendung von Accumulatoren für Bahnzwecke ist an besondere noch zu erlassende Vorschriften gebunden.

2. Die Zuführung des Stromes zu dem Motorwagen erfolgt durch Contactleitungen, welche, wenn dieselben oberhalb der Strassennivellette angebracht werden, in einem Höhenabstande von mindestens 5·50 m geführt werden müssen.

Für die Speiseleitungen gelten, im Falle dieselben als Luftleitungen ausgeführt werden, die gleichen Normen; im Falle als die Stromzuführung unterhalb oder im Niveau des Strassenplanums bewerkstelligt werden soll, wird von Fall zu Fall über die Zulässigkeit der projectirten Anlage entschieden werden. Die im Strassenkörper versenkten Leitungen sind im Allgemeinen mindestens 0·3 m unter dem Strassenniveau zu verlegen.

3. Die oberirdischen Fernleitungen, Speiseleitungen und Contactleitungen sind in derartiger Entfernung von bestehenden Gebäuden, sonstigen Objecten, Bäumen oder dergleichen anzulegen und mit einer derart entsprechenden Isolation auszurüsten, dass die neue Anlage nicht durch Unberufene erreicht werden kann und durch dieselbe weder die Anrainer irgendwie belästigt, noch bereits bestehende elektrotechnische Anlagen gestört werden.

Zwischen den Starkstromleitungen und bestehenden parallel laufenden Telegraphen- oder Telephonleitungen ist ein zur Vermeidung von Inductionen genügender Abstand einzuhalten.

Kreuzungen elektrischer Leitungen sind thunlichst rechtwinkelig zu gestalten, und genügt im Allgemeinen ein lothrechter Abstand von 1 m. Ueberhaupt sind die bestehenden Telegraphen-, Telephon- und andere elektrische Leitungen nach den Anordnungen der competenten Behörden gegen die Einwirkung der neu projectirten Stromleitungen vollständig zu schützen, erforderlichen Falles entsprechend zu verlegen oder durch Rückleitungen zu ergänzen.

Gegen die gefahrbringenden Folgen des Abreissens der einen oder anderen Gattung Leitungen ist mittelst Anbringung entsprechender Sicherheitsnetze oder auf andere Weise vorzusorgen.

4. Werden stellenweise für Fernleitungen oder Speiseleitungen in die Erde gelegte Kabel benützt, so müssen dieselben gut isolirt und mit Blei und Eisen armirt sein. Auch muss zwischen derartigen Kabeln und den Grundmauern der Gebäude oder sonstigen Objecten ein Abstand von mindestens 1 m verbleiben, damit bei Vornahme von Reparaturen an den Gebäuden oder an den Kabeln keine Beschädigung derselben vorkommt.

Alle abnormalen Anlagen (bei Canälen, Brücken etc.) unterliegen einer besonderen Genehmigung.

5. Im Falle der Benützung einer von dem Erdboden nicht isolirten Rückleitung (Eisenbahnschienen, eiserne Träger, eiserne Rohre, Drahtseile etc.) muss für die Continuität in dieser metallischen Rückleitung durch entsprechende elektrische Ueberbrückung aller Unterbrechungen, als Schienenstösse etc., gesorgt werden.

Auch ist in dieser Rückleitung der Querschnittswiderstand nicht grösser, der Gesammtwiderstand aber bedeutend geringer als in der Hinleitung zu bemessen, so dass keine Ausströmungen durch die Erde stattfinden, welche anderweitige Interessenten schädigen oder belästigen könnten.

Weiters ist auch für die vollkommene Continuität der Rückleitung durch die Räder und Schienen mittelst entsprechender Reinhaltung der letzteren vorzusorgen.

6. Die Querschnitte der Leitungen in der Centralstation und innerhalb der einzelnen elektrischen Sectionen sind mit Rücksichtnahme auf den stärksten Verkehr, bezw. die intensivste Beleuchtung der Bahn derart zu bemessen, dass weder in den Leitungen, noch in den eingeschalteten künstlichen Widerständen übermässige Temperaturerhöhungen hervorgerufen werden, welche bei Kupferleitungen mit $+ 9^0$ C., bei Widerständen aus Neusilber oder ähnlichen Kupferlegirungen thunlichst mit $+ 50^0$ C. begrenzt bleiben sollen.

Bei Widerständen, welche zum Glühen kommen können, bei funkengebenden Schaltvorrichtungen etc. ist der Feuersgefahr vorzubeugen.

Im Allgemeinen ist gegen übermässige Stromstärken, bezw. Temperaturerhöhungen mittelst Anbringung von automatischen Ausschaltvorrichtungen, bezw. Abschmelzeinlagen vorzusorgen.

Bei denselben ist die Ausschalt-, bezw. Abschmelzstromstärke durch Aufschrift oder durch Einstempelung deutlich und in leicht auffindbarer Weise ersichtlich zu machen.

7. Die Stromspannung in allen Betriebsleitungen, welche in den dem Publicum und dem nicht elektrotechnisch gebildeten Bahnbetriebspersonale zugänglichen Oertlichkeiten angelegt werden, darf bei Gleichströmen nicht die Grenze von 500 Volt, bei einphasigen Wechselströmen nicht die Grenze von 250 Volt übersteigen. Im Falle der Verwendung von zwei- oder dreiphasigen Wechselströmen (Drehströmen) wird über die jeweils zulässigen grössten Spannungen von Fall zu Fall entschieden.

Für Fernleitungen, sowie für alle Stromerzeugungsmaschinen, Schaltapparate, Transformatoren, Messvorrichtungen etc. sind höhere Spannungen zulässig, doch muss für eine entsprechende Isolation, sowie durch Anbringung materieller Schutzvorrichtungen dafür gesorgt werden, dass die Sicherheit des Personals sowohl, als Unberufener nicht gefährdet werden kann.

Sehr stark gespannte Fernleitungen sind mit Rückleitungen zu versehen und thunlichst nach dem Principe des inductionsunfähigen Querschnittes anzulegen.

8. Die ganze Anlage, sowie die Motorwagen sind mit entsprechenden Blitzschutzvorrichtungen zu versehen.

9. Die elektromotorische Vorrichtung der Motorwagen, sowie die Garnitur der entsprechend abgestuften Schaltwiderstände sind thunlichst unterhalb des Fussbodenplanums der Wagen, bezw. derart anzubringen, dass die Reisenden damit nicht in Berührung kommen.

Bei Verwendung von Motorwagen mit Accumulatoren oder überhaupt von relativ schwachgespannten Strömen kann fallweise hievon abgesehen werden.

Die für die Leitung der Bewegung des Wagens zu construirenden Schaltkurbeln, ferner die Nothausschalter, sowie alle anderen oberhalb des Fussbodenplanums befindlichen Apparate und Leitungen, welche zu Motorzwecken oder Beleuchtungszwecken dienen, sollen dem Publicum thunlichst unzugänglich sein.

10. Jeder Motorwagen muss auf blos elektrischem Wege mittelst eines einzigen Griffes rasch und sicher gebremst werden können.

11. Die Endpunkte der Bahn sind unter einander und mit der Centralstation in telephonische Verbindung zu bringen.

9. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens acht Motorwagen mit je zwei Motoren anzuschaffen.

Die Wagen sind mit einem Fassungsraume für mindesten 28 Personen zu erbauen.

Alle Wagen haben nebst der elektrischen Bremse derart kräftige Handbremsen zu erhalten, dass diese letzteren allein den Wagen auf 8 bis 10 m Länge zum Stillstande bringen können. Ferner muss es möglich sein, mittelst nur zweier Griffe die Wirkungen der elektrischen Bremse und der Handbremse zu cumuliren, um auf diese Weise den Wagen augenblicklich (bei Adhäsionsbahnen bis zum Gleiten) bremsen zu können.

Die Pläne für die Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

10. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen, und obliegt es der Concessionärin, sich insbesondere hinsichtlich der Beschaffung des Oberbaumaterials, sowie der elektrischen Ausrüstungsobjecte für die Centralstation und für die Motorwagen an die in Betracht kommenden inlän-

dischen Unternehmungen derart rechtzeitig zu wenden, dass denselben ein hinreichender Zeitraum für die Effectuirung der Bestellung namentlich auch dann gewahrt bleibt, wenn die in Frage kommenden Fabrikate nicht vorräthig sein sollten.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionärin von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Concessionärin obliegen, den Nachweis dafür zu erbringen, dass sie sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet habe.

11. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionärin hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 26. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Trautenau über Freiheit nach Dunkelthal. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Civilingenieur Carl Rieger in Trautenau vorgelegten Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit Strassenbenützung von Trautenau über Freiheit nach Dunkelthal mit einer auf eigenem Planum herzustellenden Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad, nebst einer weiteren Abzweigung zur Station Freiheit-Johannisbad der Oesterr. Nordwestbahn die Trassenrevision auf den 27. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [E.-M.-Z. 7096.]

Schneebergbahn. (Objectsänderung in km 20·8.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Ansuchens der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi um Bewilligung der Verringerung der Durchflussweite des in km 20·8 der Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg projectirten Durchlasses von 3 m auf 1 m die politische Begehung anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 7328.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

7. August. In Folge Senkungen am westlichen Bahnhofende Brüx bei km 44 wurde die Strecke Brüx—Triebschitz unfahrbar. Der Zugsverkehr von Komotau bis Brüx Spiritusfabrik, dann von Aussig bis Brüx bleibt aufrecht. Das Umsteigen der Reisenden, sowie die Uebertragung der Post und des Gepäcks an der Unterbrechungsstelle wurde eingeleitet.

8. August. Die Verkehrsunterbrechung zwischen Brüx und Triebschitz wurde behoben und der Gesammtverkehr mit Zug 3 aufgenommen.

Verkehr mit Italien.

Wegen Abrutschung musste am 8. August in der Strecke Chiavenna—Colico der Rete adriatica der Güterverkehr eingestellt werden. Personen- und Gepäcksverkehr wird mittelst Umsteigen, bezw. Uebertragen von Colli bis 50 kg aufrecht erhalten. Unterbrechungsdauer circa 6 Tage.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 38.319, dem Advocaten Kálmán Lenck und Dr. Josef Drechsler in Sopron für eine von der Station Sopron (Oedenburg) der Eisenbahn Györ (Raab)-Oedenburg-Ebenfurth ausgehende und diese über Balf, Kópháza, Nagy-Czenk (Gross-Zinkendorf), Német-Keresztúr, Küllö, Alsó-Péterfa, Hasfalva, Nyék (eventuell Harácsony), Lakfalva, Lakompak, Veperd, Szt. Márton, Nyutal-Kukerics, Csáva, Felsö-Pulya, Alsó-Pulya, eventuell von Felsö-Pulya aus über Mávard, Pervány, Frankó, Borsmonostor, Alsó-László und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely in der Station Köszeg (Güns) mit der Localbahn Szombathely-Köszeg (Steinamanger-Güns) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 18. Juli, Z. 37.776, dem Concessionswerber der projectirten Localbahn Nagy-Károly—Mátészalka—Beregszász (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1895, Vorconcession Post 2), Albert Lamarche in Budapest, für eine von der Endstation Mátészalka der Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka und zukünftigen Station der projectirten Localbahn Nagy-Károly—Mátészalka—Beregszász ausgehende und diese über O-Pályi, Parasznya, Nagy-Dobos, Vitka, Vásáros-Námény, Ilk, Gemsze, Báka und die Gemarkung der Gemeinde Anarcs in der Station Kis-Várda mit der Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár—Nagy-Bereszna der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 8. Juli, Z. 41.843, der Pancsova-Petrovoselo Localbahn-Actiengesellschaft im Vereine mit der Municipalverwaltung der Stadt Pancsova für eine von der Endstation Pancsova der Linie Nagy-Beskerek—Pancsova der Torontáler Comitats-Localbahnen ausgehende und diese in der Station Bavaniste mit der Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart (Donau-Umschlagplatz) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres

Localbahn Pápa-Csorna. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 27. Juli fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Pápa-Csorna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1895, Concessionsurkunde) statt. Die genannte Localbahn verbindet die Hauptlinie Györ (Raab)—Szombathely (Steinamanger)—Fehring

der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in der Station Pápa mit der Localbahn Györ - Sopron (Oedenburg) - Ebenfurth in der Station Csorna. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der neuerbauten Linie als entsprechend befunden, wird die Eröffnung des Betriebes durch die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Laufe der nächsten Tage stattfinden.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch - polizeiliche Begehung des zweiten Geleises der Hauptlinie Budapest—Ujpest—Rákospalota (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) und der Flügelbahn Lehel-Utcza—Arena-Ut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55) der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn angeordnet und den Sectionsrath Dr. Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums mit der Führung der Commission betraut.

Székler Eisenbahnen. (Errichtung einer Haltestelle auf der im Bau begriffenen Theilstrecke Szepsi-Szent György—Csik-Szereda.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Errichtung einer Haltestelle für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen im Bereiche der von der Station Szepsi-Szent György der Localbahn Brassó—Kezdi-Vásárhely des Staatsbetriebes abzweigenden und im Bau begriffenen Theilstrecke Szepsi-Szent György — Csik-Szereda der Székler Bahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 und 90 ex 1895), und zwar bei Profil 52·2/3 nächst Csik-Szent Imre, genehmigt.

Projectirte Localbahn Temesvár—Radna-Lippa. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 82 verlautbart die zufolge Handelsministerialerlass vom 4. Juni 1896, Z. 38.469, erflossene Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der projectirten Localbahn Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48). Concessionär dieser von der Station Temesvár-Gyárváros (Fabriksstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und diese in der Station Radna-Lippa mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis verbindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Verbindungslinie ist der Bürgermeister von Temesvár, kgl. Rath Carl Telbisz. Das effective Baucapital dieser Linie ist mit 2,460.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 158 250 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden ist. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Temesvár-Gyárváros;
2. Gyarmate, Station für den Gesammtverkehr;
3. Csernegyháza, Haltestelle für den Personen- und Gepäcks-, sowie Frachtenverkehr in Wagenladungen;
4. Brukenau, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Simontanya, Haltestelle (wie 3);
6. Maslak-Remete, Station (wie 4);
7. Charlottenburg, Haltestelle (wie 3);
8. Alios, Station (wie 2);
9. Temes-Hidegkut, Station (wie 4);
10. Lippa, Station (wie 2);
11. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Einmündungsstation Radna-Lippa der Linie Budapest—Arad—Tövis.

— (Constituirende Generalversammlung.) Am 20. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Projectanten, nunmehrigen Concessionärs, kgl. Rath Carl Telbisz, Bürgermeister von Temesvár, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die im Interesse der Realisirung des Projectes bisher getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das Actiencapital der Gesellschaft 2,993.000 und zerfällt dieses in 4305 Stammactien à 400 Kronen und 10.660 Prioritätsactien à 400 Kronen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an das Gründungsconsortium folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Eperjes-Bártfaer Localbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 29. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten, Obergespan k. und k. Kämmerer Siegmung Péchy, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eperjes-Bártfaer Localbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt der erzielte Reingewinn 30.704·28 fl., von welchem fl. 28.620 als 2½percent. Zinsen nach 11.448 Stück Prioritätsactien zur Auszahlung gelangen und fl. 2084·28 auf neue Rechnung übertragen werden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Localbahn Debreczen — Hajdu-Nánás. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 6. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Emerich Simonffy, Bürgermeister der kgl. Freistadt Debreczen, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Debreczen—Hajdu-Nánás statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes beschloss die Versammlung die Vertheilung einer Dividende von je fl. 6 nach den Prioritätsactien der Gesellschaft, worauf die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten.

Localbahn Petrosény - Lupény. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 8. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Leo Paner de Budahegy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Petrosény - Lupényer Localbahn - Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. Diesem zufolge wurde ein Reingewinn von fl. 133.708·63 erzielt, von welcher Summe fl. 110.908·63 zur Bezahlung einer 5percent. Dividende an die gesellschaftlichen Actionäre verwendet und der Rest per fl. 12.800 dem Reservefonds einverleibt wird. Der Bericht hebt speciell hervor, dass das besonders günstige quantitative Ergebniss der an der Strecke gelegenen Kohlenbergbaureviere und die vorzügliche Qualität der neuerdings angefahrenen Kohlenflötze bereits in nächster Zeit eine wesentliche Zunahme der Einnahmen verspricht. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der Vorschläge der Direction folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Localbahn Debreczen — Nagy-Léta. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 9. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Andreas Csekonics die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Debreczen—Nagy-Létaer Localbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung, und wurde die Einlösung der Coupons der Prioritätsactien mit 3 fl. 60 kr. beschlossen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften, und wurde an Stelle des ausscheidenden bisherigen Präsidenten Grafen Cseconics der Bürgermeister von Debreczen, Simonffy, zum Präsidenten der Direction und Armin Brüll zum Vicepräsidenten gewählt.

Ausland.

Italien. (Concurs der Superga-Bahn.) Mitte Mai wurde auf Antrag der Gesellschaft der Eintritt des Concurses verkündet. Die Belastung beträgt über 6,000.000 L., die Gutschrift, bezüglich deren noch mehrfache Streitigkeiten mit der Regierung schweben, etwas über 7,000.000 L.

— (Gesellschaft der Canaveser Centralbahn und Tramways.) Der Frachtgutverkehr im Jahre 1895 ist gegen das Vorjahr auf das Doppelte gestiegen und betrug rund 60.000 t und deckte reichlich einen kleinen im Personenverkehr eingetretenen Ausfall. Die Gesammteinnahme betrug nach Abzug von Steuern und Abgaben 625.480 L., die gesammte Betriebsausgabe 418.980 L. Der Betriebsüberschuss gestattete die Vertheilung von 15·50 L. auf jede Actie des Betriebscapitals, sowie von 5·50 L. auf jede Zinsactie.

— (Betriebsergebnisse der Sardischen Secundärbahnen.) Die in der Hauptversammlung der Actionäre genannter Bahnen festgestellte Dividende betrug 16 L. und ergab eine Verminderung gegen das Vorjahr. Der Rückgang, welcher trotz mehrfacher Ersparnisse in persönlichen und sachlichen Ausgaben eintrat, ist auf Rechnung der neuen Strecke Villanovatubo—Usassai zu setzen, welche die Einnahmen verminderte und die Betriebsausgaben erhöhte.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Im Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 30. Mai 1896 betrugen die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn 38,991.175·46 L., d. i. um 712.741·63 L. mehr als in derselben Zeitperiode des vorhergegangenen Betriebsjahres.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) Die Einnahmen, welche die Sicilischen Eisenbahnen in dem Zeitraume vom 1. Juli 1895 bis zum 31. Mai 1896 erzielt haben, belaufen sich auf 9,315.156 L., was eine Zunahme von 560.034 L. gegen die gleiche Zeitperiode des vorhergegangenen Betriebsjahres bedeutet.

— (Betriebsergebnisse der Eisenbahn Vigevano-Mailand.) Diese Gesellschaft, welche sich Ende des Jahres 1864 aus Privatkreisen ohne Beihilfe der Regierung gebildet hatte, weist für das Betriebsjahr 1895 einen Betriebsüberschuss von 348.697 L. nach, aus welchem jede der 13.477 in Umlauf befindlichen Actien eine Verzinsung von je 25 L. erhält. Für das laufende Jahr sind bedeutende Erweiterungsumbauten des Bahnhofes Porta Ticinese vorgesehen.

— (Eisenbahn Nord-Mailand.) Für 1895 werden auf jede Actie im Nennwerthe von 500 L. an Zinsen 18 L. zugewiesen. Der Betriebsüberschuss betrug 1,421.149 L., war somit um 2072 L. höher als im Vorjahre; die Einnahmen hatten sich um 103.273 L., die Ausgaben um 76.201 L. erhöht.

Russland. (Verstaatlichung der Moskau-Brester Eisenbahn.) Mit 1. Juli ist die Moskau-Brester Eisenbahn, welche eine Ausdehnung von 1032 Werst besitzt, in den Besitz des Staates übergegangen. Die Verstaatlichung dieser Bahn ist von der Regierung schon lange als wünschenswerthe und durchaus nothwendige Action erkannt worden. Die Moskau-Brester Eisenbahn gehörte zu jenen Bahnen, welche seit ihrer Erbauung niemals einen solchen Reingewinn ergaben, dass derselbe zur Deckung der obligatorischen Zahlungen ausgereicht hätte. Die obligatorischen Zahlungen dieser Bahn für ihr Actien- und Obligationencapital betrugen am 1. Jänner 1896 5,347.422 Rubel Credit. Die Betriebsresultate haben sich in den letzten Jahren wie folgt gestaltet:

Jahr	Brutto-Einnahme	Exploitationsauslagen	Reinerträgniss
		Rubel	
1890	11,086.491	7,259.656	3,826.835
1891	11,407.506	7,491.006	3,916.500
1892	11,284.280	7,551.069	3,733.211
1893	11,830.157	7,920.249	3,909.898
1894	12,470.794	8,055.652	4,415.142

Die Vertheilung des Reinerträgnisses ergab folgendes Bild:

Jahr	2 pCt. in das Reservecapital	Obligatorische Zahlungen
1890	76.537	4,519.397
1891	78.330	5,163.328
1892	74.664	5,360.023
1893	78.198	5,094.234
1894	88.303	5,142.580

Durch eine Reihe von Jahren ist im Betriebsergebnisse ein Deficit zu constatiren, welches Zahlungen aus der Reichsrentei nothwendig machte, welche seit dem Bestehen der Bahn bis zum 1. Jänner 1896 die Summe von rund 84 Millionen Rubel erreichten. Durch diese grosse Verschuldung hatten die Actionäre nicht nur jede Aussicht auf Erhöhung ihrer Einnahmen verloren, sondern es bestand auch bei der Verwaltung kein Interesse an irgend einer Verbesserung des Betriebes. Sobald daher statutengemäss am 29. Mai der Regierung das Recht zufiel, die Bahn zurückzukaufen, beeilte sich dieselbe, dieses Recht in Anspruch zu nehmen, wozu noch andere wichtige Momente den Ausschlag gaben. Ein solches war unter Anderem der Umstand, dass diese Verstaatlichung für die Krone nicht mit den geringsten Ausgaben verknüpft ist, weil die Rückkaufssumme in keinem Falle die von der Regierung geleisteten Garantiezahlungen übersteigen kann. Die Höhe der Rückkaufssumme ist gegenwärtig noch nicht bestimmt; es ist jedoch dem Finanzminister anheimgestellt worden, bis zum 1. Jänner 1897 über die Ausführung der definitiven Abrechnung mit den Actionären der Moskau-Brester Eisenbahn-Gesellschaft die bezüglichen Vorlagen zu machen. Die ganze Linie Moskau—Warschau wird in mehrere Betriebssectionen getheilt werden. Die Hauptverwaltung wird ihren Sitz in Moskau nehmen, während in Warschau sich nur ein Betriebschef mit seiner Kanzlei befinden wird. Nach den neuesten Nachrichten ist auch die Verstaatlichung der Weichsel-Eisenbahn entschieden. Dieselbe übergeht mit 1. Juni 1897 in den Besitz der Krone. Die Actionäre sollen anstatt ihrer Actien vierpercentige Staatsrente in gleichem Nennwerthe erhalten. Die Ausdehnung des Staatsbahnnetzes, welches am 1. Jänner 1896 20.403 Werst und am 1. Mai desselben Jahres 20.126 Werst umfasste, wird durch die vorangeführten Verstaatlichungen eine Gesammtlänge von 21.665 (20 126 + 1539) Werst erreichen.

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Wiedereröffnung des Wiener Donaucanals bei Nussdorf.) Laut einer Kundmachung der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 3. August 1896 wurde am 4. August 1896 bei der Baustelle für die neue Absperrvorrichtung in Nussdorf die linke Seite des Wiener Donaucanals für die Einfahrt von Flössen und kleineren Ruderfahrzeugen wiedereröffnet.

Zum Zwecke einer gesicherten Einfahrt in die verschmälerte Fahrrinne kommt am rechten Ufer oberhalb derselben eine aus dem Sperrschiff und einem grossen Schleppschiff bestehende Abweisvorrichtung zur Aufstellung, und werden zu beiden Seiten der Fahrrinne durch Verschalung und Anbringung von Balken in der Wasserhöhe Streifwände gebildet.

Bei Nacht werden für die Remorquirung die äussersten Enden der Durchfahrtsöffnung zu beiden Seiten sowohl stromaufwärts als abwärts mit je einem weissen Lichte beleuchtet werden.

Für die Passirung dieser Fahrrinne zur Ein- und Ausfahrt im Wiener Donaucanale wird Folgendes kundgemacht:

1. Die Einfahrt der Flösse und kleinerer bis 7 m breiter Ruderschiffe in den Wiener Donaucanal bei Nussdorf ist von ½8 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends, und wenn die Dämmerung früher eintritt, bis zum Beginne der Dämmerung unter den für die directe Einfahrt im Allgemeinen geltenden und den im Nachstehenden besonders festgesetzten Bedingungen gestattet.

Die grösseren Ruderschiffe, als: Kehlheimer, Kettenschleppe, Gams, Stockplätten, Ulmer- und Tirolerplätten, müssen vorläufig so wie bisher am Hauptstrome bis zur Donaucanal-Ausmündung bei Kaiser-Ebersdorf fahren und werden von dort unentgeltlich bis zu ihrem Bestimmungsorte im Donaucanal remorquirt werden.

Auch jenen Ruderschiffen unter 7 m Breite, denen die Einfahrt in den Donaucanal bei Nussdorf gestattet ist, steht es frei, falls deren Führer mit Rücksicht auf den Bau und den Zustand ihres Fahrzeuges Bedenken gegen die directe Einfahrt bei Nussdorf haben, ebenfalls im Hauptstrome abwärts bis an die Canalausmündung zu fahren und werden auch diese so wie bisher unentgeltlich remorquirt werden.

2. Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, sich von den Verhältnissen der verschmälerten Einfahrtsrinne aus eigener Anschauung genaue Kenntniss zu verschaffen und muss deshalb vor seiner ersten Einfahrt an den öffentlichen Ländeu in der Kuchelau, Kahlenbergerdorf und Nussdorf anlegen und sich zu seiner Information zur Baustelle in Nussdorf begeben.

3. Sämmtliche in den Donaucanal bei Nussdorf einfahrenden Flösse und kleineren Ruderschiffe haben sich bei der Einfahrt von den an der rechten Seite der Durchfahrtsöffnung stehenden Gerüstjochen mindestens 4 m entfernt zu halten, weil diese Joche mit Steinen versichert sind, und die diesem Steinwurf näherkommenden Fahrzeuge Schaden erleiden würden.

4. Zur Verständigung der Schiffs- und Flossführer von jeder eintretenden Verhinderung des Einfahrens werden unmittelbar am Vorkopfe und am unteren Ende des Kuchelauer Leitwerkes Fahnenwachen aufgestellt, welche diese Verhinderung durch Aufhissen, bezw. Schwenken von blauweissen Fahnen signalisiren werden.

Auf dieses Zeichen haben alle, die directe Einfahrt in den Wiener Donaucanal beabsichtigenden Wasserfahrzeuge unbedingt ausserhalb des Wiener Donaucanals an den öffentlichen Ländeu in der Kuchelau, Kahlenbergerdorf und Nussdorf zu landen und so lange an Hatt zu bleiben, bis die Wiedergestattung der Einfahrt gemeldet wird.

Zur Sicherung des rechtzeitigen Zufahrens der Schiffe und Flösse in diesen Fällen wird an der Kahlenberger Lände eine Auffangpartie aufgestellt werden, deren Zuruf und sonstigen Anforderungen die Schiffsbemannung und deren Führer genauestens Folge leisten müssen.

5. Vor ihrer Einfahrt in den Wiener Donaucanal haben die in der Thalfahrt begriffenen Wasserfahrzeuge eine gegenseitige Entfernung von mindestens 2000 m einzuhalten.

6. Um eine anstandslose Passirung der Engstelle durch die in den Wiener Donaucanal einfahrenden Schiffe und Flösse zu gewährleisten, muss diese Strecke mit der grössten Aufmerksamkeit und Vorsicht befahren werden. Auch sind Seitens der Eigenthümer und Nauführer die Bestimmungen der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizeiordnung vom 31. August 1874, R.-G.-Bl. Nr. 122, genauestens zu befolgen, insbesondere was die vorschriftsmässige Ausrüstung der Fahrzeuge und die ausreichende Bemannung mit kundigen und verlässlichen Schiffsleuten betrifft.

7. Nach der Einfahrt in den Wiener Donaucanal haben die Ruderschiffe und Flösse jene Lände und Warteplätze zu benützen, welche mit der Kundmachung vom 7. Juni 1895, Zahl 51.059, vorgeschrieben worden sind.

8. Die Remorquirung beladener Ruderschiffe vor der Canalausmündung nach aufwärts darf bis zur Franzensbrücke zu jeder Tageszeit, oberhalb dieser Brücke aber nur von Tagesanbruch bis ½8 Uhr Früh und Abends nach der Dämmerung stattfinden.

Leere Fahrzeuge dürfen im Wiener Donaucanale und durch die Durchfahrtsöffnung bei Nussdorf nur von Tagesanbruch bis ½8 Uhr Früh und Abends nach Eintritt der Dämmerung remorquirt werden.

9. Die bisher der Schiffahrt während der Canalsperre bei Nussdorf zur Verfügung gestandenen Landungs- und Lagerplätze bleiben für dieselbe mit Ausnahme des 504 m langen Landungsplatzes unterhalb des Militärbades bis auf Weiteres zur Benützung eingeräumt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Berenice" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1628 Tonnen Gehalt ist am 10. Juni mit 2 Passagieren und 915 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 45 Colli Papier, 165 Colli Bier; nach Bahia 1500 Colli Mehl, 90 Colli Stahl, 24 Colli Papier; nach Rio de Janeiro 12.000 Colli Meersalz, 360 Colli Gemüse, 9 Colli Möbel, 3 Colli Kurzwaaren, 45 Colli Muster, 2 Colli Porzellan; nach Santos 21 Colli Möbel, 17 Colli Eisenwaaren, 14 Colli Baumwollwaaren; nach Fiume 14 Colli Orangen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 43.379 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis 13. August.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

7. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Dannbio", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua nnd Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Delfino", Capitän F. Barbarovich,
mit Berührung von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Metkovich. Ueberschiffnng in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän A. Mocole, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien).

11. „ nm 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän G. Succich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Cnrzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno nnd Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich", Capitän S. Lncovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opns und Metkovich, überdies S. Martino nnd Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Mansca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. August, um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wnrmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

7. August, Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
8. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
10. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
12. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 9. August, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig am 10. um 1 Uhr Früh.
Dienstag den 11. August, Dampfer „Stephanie" von Venedig nach Triest und retour. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früh, von Triest um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

9. August, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Vesta", Capitän G. Klausberger.
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios nnd Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

9. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Argo", Capitän A. Mocole,
mit Berührnng von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfn, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa nnd Salaghora.

12. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Alexandrien über Fiume),
Dampfer „Jupiter", Capitän E. Radeglia,
mit Berührnng von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol nnd Rhodns.

13. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa),
Dampfer „Pandora", Capitän C. Androvich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffnng in Corfn nach Albanien, in Piräus nach Thessalien nnd Syra und in Constantinopel nach Varna nnd Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Angnst, nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Vindohona", Capitän C. Bellen,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai nnd Kobe.

3. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladnng nach Madras nnd Calcutta wird in Colombo anf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcntta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

15. Angust, Dampfer „Melpomene", Capitän C. Buzik, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambnco, Bahia nnd Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXII. Stückes.) Das am 7. August herausgegebene CLXII. Stück enthält unter

Nr. 2434: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. August 1896, Z. 75.170, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark nach Niederösterreich.

Nr. 2435: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. August 1896, Z. 74.571, betreffend Erstreckung der Schlachtungsfrist der aus Ungarn, Croatien und Slavonien nach Neunkirchen, Mödling und Aspang eingeführten Schweine.

Nr. 2436: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 31. Juli 1896, Z. 20.182/II, betreffend Aufhebung des Verbotes der Ein- und Ausfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus den politischen Bezirken Metkovic und Ragusa.

Nr. 2437: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 31. Juli 1896, Z. 12.892, betreffend Beschränkung in der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes für Geflügel-Transporte aus Ungarn nach Süddeutschland.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 tritt ein Tarif für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel bei Auflieferung in beliebigen Mengen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn, der Main-Neckarbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. und der kgl. Eisenbahn-Direction Sanct Johann-Saarbrücken andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 8. August 1896. [580]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichische Eisenbahn-Verwaltungen.

Tarifirung des Artikels „Asphalt-Pflasterplatten".

Für die Zeit bis auf Widerruf, beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege erfolgt auf sämmtlichen österreichischen Strecken derjenigen Eisenbahn-Verwaltungen, für welche der gemeinsame Tarif, Theil I, giltig ist — mit Ausnahme der Strecken der Kaschau-Oderberger Bahn — die Tarifirung des Artikels Asphalt-Pflasterplatten nach II-A-C unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.

Wien, am 10. August 1896. [581]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderung der Bestimmung über die Frachtberechnung für Flüssigkeiten in Reservoir- und Cisternenwagen auf den italienischen Strecken.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1896 an wird die durch Nachtrag IV (Seite 4) zum Verbandtarife vom 1. October 1887 verlautbarte Bestimmung zu § 40, 1 a, beginnend mit den Worten: „Für die italienischen Strecken etc." bis „Rauminhalt" durch folgenden Wortlaut ersetzt: „Für die italienischen Strecken wird bei Flüssigkeiten in Reservoir- oder Cisternenwagen die Fracht mindestens nach der Tragkraft des verwendeten Wagens berechnet, ausgenommen die Transporte von Petroleum, Wein, Most und Weinmaische, bezüglich welcher, sofern auf den Längsträgern oder Seitenwänden der betreffenden Wagen der Fassungsraum in Liter angegeben ist, das in Rechnung zu nehmende Minimalgewicht in folgendender Weise ermittelt wird:

für Petroleum mit kg 0·800
„ Wein „ „ 0·970

für jedes Liter des Fassungsraumes;

für Most und Weinmaische, indem der Coëfficient von kg 1·10 mit fünf Sechstel des Fassungsraumes multiplicirt wird.

Wien, am 6. August 1896. [582]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Altpaka in den Ausnahmetarif 1 des Tarif-Theiles II.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 wird die Station Altpaka der Oesterr. Nordwestbahn in den Ausnahmetarif Nr. 1 des Tarif-Theiles II vom 1. Jänner 1894 mit folgenden directen Frachtsätzen für den Verkehr mit Innsbruck aufgenommen, und zwar:

Abtheilung a)	Abtheilung b)
530 Heller	470 Heller

für 100 kg.

Wien, am 5. August 1896. [583]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. August 1896 gelangen nachstehende directe Fahrkarten zur Einführung:

Zwischen **Wien Nordbahnhof** über Oderberg-Breslau-Cottbus-Ruhland-Falkenberg - Zerbst und	Giltig für alle Züge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
	a) für einfache Fahrten		
Braunschweig	71·50	50·30	30·50
Bremen	88·—	62·50	39·—
Hannover	77·—	54·40	33·30
Magdeburg	63·70	44·60	26·50
	b) für Hin- und Rückfahrten		
Magdeburg	111·70	77·60	44·30

Auf vorstehende Fahrkarten werden für die betheiligten deutschen Strecken 25 kg Gepäcks-Freigewicht gewährt.

Wien, am 6. August 1896. [584]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1333	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung c des in der 8. Rubrik angeführten Tarifes, Theil IV, Heft 2	den Verbandstationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	Sebalding, Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik genannten Tarife	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Heft 8 (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1894; Theil IV, Heft 2 vom 1. August 1893 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es gelangen die im vorbezeichneten Tarife, Theil IV, Heft 2, bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Station Vilshofen, gekürzt um Mark 0·04 für 100 kg, zur Anwendung		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1334	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle	Altkladno, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	den im Theil II, Heft 2 (giltig vom 1. August 1893) des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband im Verkehre mit Station Kladno der Buschtěhrader Eisenbahn angeführten deutschen Stationen	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 15. August 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Zwischen Altkladno und den deutschen Stationen sind die um nebenstehende Beträge erhöhten Frachtsätze der Station Kladno (siehe Seite 13 und 59 des Heftes 2 des vorbezeichneten Verbandtarifes) anzuwenden	pro 100 Kilogramm in Mark										
	Eilgut	Stückgutclasse		Wagenladungsclasse				Specialtarife			
		I	II	A¹	B	C¹	C²	A²	I	II	III
	33	12	10	6	8	10	11	6	8	5	2

1335 Oesterr. Nordwestbahn

Der im Nachtrage III A vom 1. Jänner 1896 zum Gebührentarif (Theil II) vom 1. August 1883 für den Gütertransport auf den gesellschaftlichen Linien, im Anhange sub Pos. 25 enthaltene Frachtsatz für Hadern der Classe B von Iglau Oe.N.W.B. nach Wisočan Oe.N.W.B. per 48 kr. pro 100 kg hat bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 auch Giltigkeit für Transporte, welche in offenen Wagen verladen werden, und zwar unter nachstehenden Bedingungen:

Wenn bei Verwendung offener Wagen Seitens der Partei die nöthigen Decken beigestellt werden, so ist am Frachtbriefe die von der Partei eigenhändig zu unterfertigende Clausel:

„Beantrage Beförderung auf offen gebauten Wagen", und im Falle die Decken von der Partei nicht beigestellt werden, die Clausel: „Beantrage Beförderung auf offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" anzusetzen.

In letzterem Falle kommt die tarifmässige Deckenmiethe zur Einhebung.

1336 Oesterr. Nordwestbahn — Betheiligten Verwaltungen

Elbeumschlagsverkehr.

Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 auf Seite 149 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 12 (Farbholz-Extract) finden auch für Sumach- (Schmack-) Extract Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1337	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Dachpappe b) Dachfilzer	Bodenbach	Bubeneč	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1896	Localtarif	ad a) 47·5 kr. ad b) 51·0 kr.	ad a) und b) 35·0 kr.	ad a) 12·5 kr. ad b) 16·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Erweiterungsbaue eines industriellen Etablissements in Bubeneč bestimmt sein
1338	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Ungar. Brod	Ungar. Ostra	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. temporärer Anhang zu demselben	Kreuzer 9·0	8·7	0·3	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Ungar. Brod	Ungar. Hradisch (Zuckerfabrik)				9·0	7·2	1·8			
				oder vice versa										
			Saturationsschlamm (Kalkschlamm, Kalkschaum und Presskalk)	Ungar. Brod	Ungar. Hradisch (Zuckerfabrik)				7·6	7·2	0·4			
				oder vice versa										
1339	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Reichenburg	Raun	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Baue, resp. zur Erhaltung der Bezirksstrasse in Raun bestimmt und an den Bezirksausschuss dortselbst adressirt sein. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1896	Localtarif	15 Heller	8 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1340	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1896 gelangt für die zum Baue einer Flachsbereitungsanstalt in Krima dienenden Baumaterialien und maschinellen Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Krima Neudorf bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung. Die Vorlage der im Punkte 8 des Ausnahmetarifes bezeichneten Frachtdocumente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, ist bis längstens Ende Jänner 1897 zu bewirken.									

1341

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung: Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Maschinen, landwirthschaftliche, zerlegt, sowie Ackergeräthe, zerlegt, aus der Pos. M-16 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893, bis zu 6·3 m Länge als Frachtgut	Eger	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow) Prag (Staatsbahnhof) Rakonitz	1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn. 2. ad a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. September 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V, bezw. Kartirungsfrachtsätze laut Vrdgs.-Bl. vom 28. December 1895, Nr. 150, Pos. 2535	Kreuzer österr. Währ.	a	111·0	b	76·0	a	76·0	b	58·0	a	35·0	b	18·0	Im Kartirungswege	A. Dieses Zugeständniss gilt auch in umgekehrter Richtung. B. Wenn sich auf Grund des Localgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die in der nehlgen Tabelle für die hezüglichen weitergelegenen Stationen enthaltenen billigeren Kartirungsfrachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen herechnet
				Komotau tr. (Dux - Bodenbacher Eisenbahn)	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow) Prag (Staatsbahnhof)									
				Komotau	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow) Prag (Staatsbahnhof)				66·5	48·5	61·0	47·0	5·5	1·5								

Fortlaufende Nummer	1343	1344	1345
Die Publication erfolgt von der Namen und in der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Betheiligten Verwaltungen			
Für Artikel	Holzspäne zur Bier- und Essigklärung	Ziegel der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I	1. Chamottesteine bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bereg-Szt. Miklós, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Teschen, bezw. Lonkau	Olmütz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Bamberg, Bayreuth, Fürth, Hof, Kulmbach, Nürnberg C.B., Nürnberg O.B., Regensburg — oder umgekehrt	Bystritz, Jablunkau, Oderberg, Trzynietz, Csácza, Zolna	M.-Ostrau
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der giltigen Bestimmungen der in der 8. Rubrik angeführten Tarife. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zahlung der Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in M.-Ostrau bestimmt sein
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Theil II, (gemeinschaftliches) Heft B, vom 1. November 1894, und Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Localtarif	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Ausnahmetarif Nr. 64 Mark: 4·01, 3·72, 3·91, 3·67, 3·82, 3·89, 3·90, 3·58	0·13 kr. Einheitssatz pro 100 kg und 1 km, hinzugerechnet 3 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg und der ungar. Transportsteuer	kr.: 16·9; 14·1; 2·8
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	3·18, 3·02, 3·32, 2·71, 3·00, 3·30, 3·29, 3·34		33·8; 27·8; 6·0
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·83, 0·70, 0·59, 0·96, 0·82, 0·59, 0·61, 0·24		37·5; 31·5; 6·0
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf das bauführende industrielle Etablissement in M.-Ostrau als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in M.-Ostrau verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird noch die officielle Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1346	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gasreinigungsmasse	Wien St.E.G. Wien St.E.G. transit	Erdberger Gaswerke	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	kr. 6·5 5·0		Im Kartirungswege		

Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. In den bezüglichen Frachtbriefen hat das Erdberger Gaswerk als Empfänger zu erscheinen. Der Frachtsatz von 5·0 kr. pro 100 kg von Wien St.E.G. transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen nach den Erdberger Gaswerken via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

1347	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter des Ausnahmetarifes 1 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Chotzen	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof)	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 1 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Vom 15. August 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Pfge. 472 484 490		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
38	Nr. 85 vom 30. Juli 1896	Nr. 1301	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhmischen Commercialbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	1. Kleie, Klee, Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlempe, Spülicht, Treber, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl; 2. Heu und Stroh; 3. Holzwolle, Torf und Waldstreu	Rücksichtlich der im Abschnitte A des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2 angeführten Bahnlinien Rücksichtlich der Hauptstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft inclusive der Localbahn Schluckenau-Nixdorf, dann der österr. Linien der Buschtěhrader Eisenbahn Rücksichtlich der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner der Localbahnstrecken der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft: Böhmisch-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau i. B., der Strecken der Böhmischen Commercialbahnen und der östereichischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn		In der Colonne 13, erste Zeile soll es richtig heissen: „Gegen die bis längstens Ende December 1896“ etc. statt „Gegen die bis längstens Ende September 1896“ etc.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 91. Wien, 13. August 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Hafen- und Zollhofsordnung für Friedrichshafen und Langenargen, sowie Bestimmungen für die kleinen Anlandestellen am Bodensee in Württemberg. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. August 1896, Z. 7139/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 1. Juli 1896 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. Die am 27. April d. J. eröffnete und im Betriebe der k. k. Staatsbahnen stehende Valsuganabahn (von Trient über Borgo bis zur Reichsgrenze bei Tezze);

2. die am 16. Mai d. J. eröffnete und im Betriebe der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft stehende Theilstrecke Oberndorf—Lamprechtshausen der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen;

3. die am 2. Juli d. J. zur Eröffnung gelangende Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) und

4. die am 5. Juli d. J. zur Eröffnung gelangende Localbahn Schwarzenau-Zwettl.

Nachdem auch die zwei letztgenannten Bahnstrecken in den k. k. Staatsbetrieb übernommen werden, so ist eine Aenderung der Eisenbahnliste in Folge der vorstehenden Anmeldungen nicht erforderlich, weil die betriebführenden Verwaltungen dem internationalen Transportdienst bereits unterstehen.

Gleichzeitig hat das k. k. Eisenbahnministerium darauf aufmerksam gemacht, dass anlässlich der mit 1. August d. J. zur Durchführung gelangenden Neuorganisirung der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung eine Richtigstellung der österreichischen Eisenbahnliste nothwendig erscheint, indem unter

I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder

A 1 an Stelle der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen

nun zu setzen ist:

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilungen gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entgegengenommen und die dadurch bedingte Aenderung in der im Art. 1 vorgesehenen Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, durchgeführt. Mit Rücksicht darauf, dass die neu eröffneten Linien im Betriebe von Verwaltungen sich befinden, welche dem Uebereinkommen bereits unterstehen, ist deren wirklicher Eintritt in den internationalen Transportdienst von dem Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen.

Hievon hat das Centralamt mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 24. Juli d. J. den betheiligten Vertragsstaaten Kenntniss gegeben.

Wien, am 8. August 1896.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: polnisch „Kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów", deutsch „Localbahn Borki wielkie-Grzymałów".

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Felix Grafen Koziebrodzki, Dr. Léon Grafen Piniński, Michael Grafen Baworonski und Dr. Moriz Rosenstock als Concessionären der Localbahn von Borki wielkie über Skalat nach Grzymałów die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: polnisch „Kolej lokalna Borki wielkie-Grzymałów", deutsch „Localbahn Borki wielkie-Grzymałów" mit dem Sitze in Lemberg ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 1. Juli 1896. — Z. 21.102. E.-M.-Z. 7321/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Toblach nach Cortina d'Ampezzo.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten und beeideten Bauingenieur und Geometer Emanuel Rindl in Wien im Vereine mit der Firma v. Winkler & Reich die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Toblach nach Cortina d'Ampezzo im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. Juli 1896. Z. 6143/I.

Hafen- und Zollhofsordnung für Friedrichshafen und Langenargen, sowie Bestimmungen für die kleinen Anlandestellen am Bodensee in Württemberg.

Das kgl. württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen unterm 29. April 1896 eine in der Nr. 12 des Regierungsblattes veröffentlichte Verfügung getroffen, mit welcher unter Aufhebung der bisherigen Hafen- und Zollhofsordnung für Friedrichshafen vom 28. April 1876, R.-Bl. S. 165, eine neue Hafen- und Zollhofsordnung für Friedrichshafen und Langenargen, sowie Bestimmungen für die öffentlichen Anlandestellen zu Kressbronn, Eriskirch-Schwedi, Schloss Friedrichshafen und Fischbach erlassen wurden, welche am 1. Juni 1896 in Kraft traten.

Aus dieser Verordnung ist Nachstehendes als für die ganze Bodenseeschiffahrt wichtig hervorzuheben:

Aus der Hafen- und Zollhofsordnung für Friedrichshafen.

§ 1.

Hafengebiet und Zollhof.

Das Hafengebiet umfasst:

1. die Becken des vorderen, mittleren und hinteren Hafens mit den dieselben umschliessenden Mauern, Dämmen und Hafenquais, sowie den in das Wasser vorspringenden Ladebrücken;
2. das Hauptzollamt mit der Gepäcksrevisionshalle;
3. das Hafenbaugebäude mit dem zugehörigen Bauhofe nebst Lagerplätzen und Zufahrtstrassen;
4. den Seeraum vor der Hafeneinfahrt, soweit derselbe für den ungehinderten Schiffsverkehr von und nach dem Hafen freigehalten werden muss. . . .

§ 2.

Benützung des Hafens und seiner Anstalten.

Die Benützung des Hafens und seiner Anstalten ist nach Massgabe dieser Ordnung Jedermann gestattet.

§ 3.

Handhabung der Hafenordnung.

Die Handhabung der Hafenordnung liegt der Hafendirection ob, welche die Hafenbehörde im Sinne der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 bildet. Die Hafendirection ist befugt, in dringenden Fällen ausserordentliche, dem Gebote des Augenblickes entsprechende Anordnungen innerhalb des Hafengebietes zu treffen, welchen Folge zu leisten ist.

§ 6.

Hafenbeleuchtung.

Die Hafeneinfahrt wird während der Nacht (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) beleuchtet, und zwar am rechtsseitigen Hafenkopfe (vom Lande aus gesehen) mit einem rothen, am linksseitigen mit einem weissen Lichte. Die übrige Hafenbeleuchtung beschränkt sich — soweit nicht die Verkehrs- oder Zollsicherheit eine längere Dauer der Beleuchtung nothwendig macht — auf diejenige Nachtzeit, zu welcher das Ein- und Auslaufen von Dampfbooten auf Grund des veröffentlichten Fahrplanes oder der der Hafendirection gemachten besonderen Anzeigen zu erwarten ist, einschliesslich der für das Ladegeschäft erforderlichen Zeit. Das vor der Gepäcksrevisionshalle auf dem Hafenquai befindliche, grün geblendete Licht, dessen Verbindungslinie mit der Mitte zwischen den beiden Hafenfeuern die mittlere Einfahrtsrichtung in den Hafen angibt, muss ebenso wie die beiden Hafenfeuer bei Dunkelheit stets zeitig genug vor der fahrplanmässigen oder angezeigten Ankunft eines Schiffes brennen und in unvorhergesehenen Fällen sofort angezündet werden, sobald die Lichter eines auf den Hafen zusteuernden Dampfschiffes bemerkt werden.

§ 7.

Signaldienst.

Für die Abgabe der in der Signalordnung für die Bodenseeschiffahrt vorgeschriebenen Signale sind vorhanden: das Nebelhorn, die Nebelglocke, die Signalkanone und das zur Beantwortung von Nothsignalen dienende Lichtzeichen (Rothfeuer). Die Abgabe der Signale erfolgt durch Organe der Dampfschiffahrts-Verwaltung.

§ 8.

Rettungsdienst.

Für Rettungszwecke liegt ein entsprechend ausgerüstetes Rettungsboot im Hafen stets bereit.... Die Hafendirection wird die zur Rettung erforderlichen Massnahmen anordnen. Dieselbe ist insbesondere befugt, die gesammte anwesende Schiffsmannschaft aufzubieten, sowie nach Massgabe der Umstände das sofortige Auslaufen eines oder mehrerer im Hafen liegender Dampfschiffe oder anderer geeigneter Fahrzeuge zu veranlassen. Den Anordnungen der Hafendirection ist Folge zu leisten. . . .

§ 10.

Freihaltung der Hafenquais, der Ladebrücken, Anlegeplätze und des Hafenbeckens.

...Schwere Gegenstände, deren Fortschaffung den Ladebrücken Schaden verursachen könnte, dürfen nur auf dem Hafenquai ausgeladen, bezw. von dort verladen werden. Die Lagerung von Gütern auf dem Hafenquai und den Ladebrücken bedarf der Erlaubniss der Hafendirection. Das Hafenbecken ist für den Schiffsverkehr stets frei zu halten. Die einlaufenden Schiffe haben sobald als möglich an den angewiesenen Plätzen anzulegen. Schiffe, welche im Hafen untergesunken sind, hat der Schiffsführer, bezw. Schiffseigenthümer wieder heben zu lassen. Geschieht dies nicht binnen der von der Hafendirection festgesetzten Frist, so ordnet diese die Hebung auf Kosten des Schiffsführers, bezw. Schiffseigenthümers an. In das Hafenbecken dürfen weder schwimmende, noch sinkende Gegenstände geworfen, auch darf dasselbe in keiner Weise verunreinigt werden. Namentlich ist das Auswerfen von Russ, Schlacken, Asche, Scherben, Küchenabfällen, Koth von Thieren, Thierleichen u. dgl. innerhalb des Hafenbeckens und vor der Hafeneinfahrt untersagt.... Im Hafengebiete darf nicht geschossen werden; doch unterliegt das Schiessen auf den Dampfbooten zum Zwecke des Salutirens und des Signaldienstes diesem Verbote nicht....

§ 12.

Beschädigung der Hafenanlagen.

Jede Beschädigung der Hafenbauten und Ufer, der aufgestellten Bezeichnungen, Seezeichen, Anbinde- und Schutzpfähle, der Hafenkrahne, Gelände, Stiegen, Wege, Bänke, Laternen, Anpflanzungen und aller anderen zur Hafenanlage gehörigen Gegenstände ist untersagt. Insbesondere sind bei dem Gebrauche der Schalterstangen Beschädigungen der Anbindepfähle und Ladebrücken zu vermeiden.

§ 13.

Allgemeine Bestimmungen über den Schiffsverkehr im Hafengebiete.

Für den Schiffsverkehr im Hafengebiete gelten im Allgemeinen die für die Schiffahrt auf dem Bodensee ergangenen Bestimmungen. Die Hafendirection hat insbesondere zu überwachen, dass die im Hafen verkehrenden Schiffe nach Vorschrift erhalten und ausgerüstet sind, dass sich die Mannschaft derselben in dienstfähigem Zustande befindet und dass die zulässige Belastung nicht überschritten wird. Werden in diesen Beziehungen Mängel wahrgenommen, so sind sie dem Schiffseigenthümer oder der betreffenden Schiffahrts-Verwaltung, sowie der zuständigen Behörde des Heimatsstaates bekannt zu geben. Falls Gefahr im Verzug ist, hat die Hafendirection das Auslaufen der betreffenden Schiffe bis nach Behebung des Mangels zu untersagen. Von einer derartigen Massnahme ist dem Schiffseigenthümer oder der betreffenden Schiffahrts-Verwaltung, sowie der zuständigen Heimatsbehörde Mittheilung zu machen.

§ 14.

Ein- und Auslaufen der Schiffe.

Das Ein- und Auslaufen der Schiffe ist täglich und selbst zur Nachtzeit gestattet, ebenso der Aufenthalt im Hafen. Von Sonderfahrten der Dampfboote einschliesslich der Dampfbarkassen ist der Hafendirection von dem Schiffsführer oder der ihm vorgesetzten Verwaltung rechtzeitig, und zwar in der Regel mindestens eine Stunde vor der Ankunft, bezw. Abfahrt der Schiffe Anzeige zu machen. Motorenboote bedürfen einer Anmeldung nicht. Die Einfahrt der Dampfschiffe in den Hafen, sowie die Ausfahrt und das Manöveriren in demselben soll womöglich mit verringerter Kraft geschehen. Führer von Dampf- und Segelschiffen, welchen die Anwesenheit von Zoll- und Polizeibeamten an Bord gemeldet ist, dürfen den Hafen mit ihren Schiffen erst nach Beendigung der Dienstverrichtung jener Beamten verlassen.

§ 15.

Anlegen der Schiffe.

Der vordere Hafen ist vorzugsweise für den Verkehr der Dampfboote, der mittlere und hintere für den der Segelschiffe bestimmt. An welchem Platze die Dampfboote und andere Schiffe anzulegen, abzufahren, ein- und auszuladen haben, bestimmt die Hafendirection. Die Feststellung der Anlegeplätze für die fahrplanmässigen Dampfschiffe erfolgt im Benehmen mit der Dampfschiffahrts-Verwaltung.

§ 16.

Aus- und Einladen der Schiffe.

... Dampf-, Schlepp- und Segelschiffe kommen nach der Reihenfolge ihrer Ankunft zur Ausladung. Bei den öffentlich bekannt gemachten Coursfahrten der Dampfschiffe wird denselben der Vorrang eingeräumt, und beim Zusammentreffen mehrerer solcher Dampfschiffe entscheidet die fahrplanmässige Abfahrtszeit. Jeder Schiffsführer ist befugt, das Ein- und Ausladen durch seine eigene Mannschaft oder durch andere hiezu aufgestellte Personen besorgen zu lassen.

§ 17.

Benützung der Krahne.

Die Benützung der auf dem Hafenquai aufgestellten Krahne ist unter der Aufsicht des Hauptzollamtes und der Hafendirection unentgeltlich gestattet.... Der Schiffsführer, welcher einen Krahn benützen will, kann hiezu seine eigenen Leute verwenden; jedoch steht es dem Hauptzollamte, bezw. der Hafendirection zu, ungeeignete Persönlichkeiten von der Verwendung auszuschliessen....

§ 18.

Für die Benützung der im Eigenthum der Zollverwaltung stehenden Waagen ist ein Waaggeld von 4 Pfg. per 100 kg zu entrichten....

§ 19.

Verhalten der Schiffe während des Aufenthaltes im Hafengebiete.

Der angewiesene Anlegeplatz darf ohne Bewilligung der Hafendirection nicht mit einem anderen vertauscht werden. Das Ankern im Hafengebiete, insbesondere vor der Hafeneinfahrt, ist nur im Falle der Noth gestattet. Wenn Schiffe bei Nacht verstellen müssen, haben sie die für die Fahrt bei Nacht vorgeschriebenen Positionslichter zu führen. Sämmtliche Dampfschiffe und Trajectkähne, welche im Hafen vertäut oder verankert sind, haben jedem in der Zeit von Sonnentergang bis Sonnenaufgang einlaufenden Dampfschiffe und den von diesen geführten Schleppschiffen an den der Hafeneinfahrt zugekehrten Schiffsenden und an der am weitesten hervorragenden Schiffstheilen (Radkästen) helle weisse Lichter zu zeigen. Die im Hafen vertäut oder verankert liegenden Segelschiffe haben im gleichen Falle ein weisses Licht zu zeigen. Segelyachten, Motoren-, Fischer- und Ruderboote haben bei Annäherung von oder zu Dampfschiffen bei Nacht auch im Hafen rechtzeitig ein weisses Licht zu zeigen. Alle Fahrzeuge, welche an nicht beleuchteten Anlegeplätzen vertäut oder verankert liegen und eine Landungstreppe ausgesetzt haben, müssen die Nacht über den Schiffseingang mit einem weissen Lichte beleuchten. Auf den in Dienst gestellten Dampfschiffen und auf den beladenen Trajectkähnen, welche im Hafen vertäut oder verankert liegen, sind Schiffswachen aufzustellen, welche für die Sicherheit der Schiffe zu sorgen haben. Für sämmtliche Schiffe oder für eine Mehrheit von solchen können die Einzelwachen durch gemeinschaftliche Schiffswachen ersetzt werden.

§ 21.

Einbinden und Schleppen von Flössen.

Das Einbinden von Stammholz zu Flössen ist nur im hinteren Hafen und mit besonderer Erlaubniss der Hafendirection gestattet. Die Stämme dürfen jedoch keinesfalls lose im Hafen herumschwimmen und müssen über Nacht sorgfältig angebunden sein. Der Eigenthümer des Flosses haftet für jeden Schaden, der durch losgewordenene Stämme oder durch das Floss selbst erwachsen sollte. Ebenso hat er die Kosten der Beischaffung losgewordener Stämme zu tragen. Bei Nebelwetter und Schneegestöber ist das Schleppen von Holzflössen untersagt.

Aus der Hafen- und Zollhofsordnung für Langenargen.

§ 35.

Hafengebiet und Zollhof.

Das Hafengebiet in Langenargen umfasst das Hafenbecken des inneren und äusseren Hafens, den Seeraum vor dem Hafenbecken, soweit derselbe für den ungehinderten Schiffsverkehr von und nach dem Hafen frei zu halten ist, den Hafenquai einschliesslich des sogenannten Hakens, die den Hafen umschliessenden Mauern und Dämme und die Ladebrücken, den Frachtschuppen, das Zollamtsgebäude und den Holzlagerplatz.

§ 36.

Handhabung der Hafenordnung.

Die Hafenordnung in Langenargen wird von der Hafendirection in Friedrichshafen und unter ihrer Leitung und Aufsicht von dem Zollverwalter in Langenargen gehandhabt.

§ 38.

Hafenbeleuchtung, Signal- und Rettungsdienst.

Im Zollamtsgebäude in Langenargen hat die ganze Nacht hindurch ein grünes Licht zu brennen, ebenso am Holzlagerplatze neben den Krahnen ein weisses Licht und am Hafenkopfe ein rothes Licht. Im Uebrigen wird nach Eintritt der Dunkelheit der Hafen während des Dampferverkehres entsprechend beleuchtet. Insbesondere wird den fahrplanmässigen Dampfschiffen, sowie den rechtzeitig angemeldeten Sonderdampfschiffen von dem Frachtschuppen ein zweites grünes Licht gezeigt, dessen Verbindungslinie mit dem grünen Lichte an der Ecke des Zollamtsgebäudes die Einfahrtslinie zum Anlegeplatze im inneren Hafen angibt. Zur Bezeichnung des Hakens dient eine weissrothe Laterne, welche auf dem äussersten Ende so aufgestellt ist, dass ihr rothes Licht nur von dem freien Seeraume zwischen der Untiefe am Argenhorn einerseits und der durch den Pfahl 4 bezeichneten Untiefe bei Schloss Montfort andererseits gesehen werden kann. Für die Abgabe der Signale sind ein Nebelhorn, eine Nebelglocke und das zur Beantwortung von Nothsignalen dienende Lichtzeichen (Rothfeuer) vorhanden. Die Abgabe der Signale erfolgt durch den von der Dampfschiffahrts-Verwaltung aufgestellten Güterbestätter. Für Rettungszwecke liegt im inneren Hafen ein entsprechend ausgerüstetes Rettungsboot bereit.

§ 40.

Benützung der Krahne.

Die Benützung der auf dem Hafenquai und dem Holzlagerplatze aufgestellten Krahne ist unter der Aufsicht des Zollamtes unentgeltlich gestattet.

§ 44.

Soweit nicht aus den Bestimmungen der Hafen- und Zollordnung für Langenargen ein anderes sich ergibt, finden für diesen Hafen die in der Hafen- und Zollordnung für Friedrichshafen getroffen Bestimmungen sinngemässe Anwendung.

Aus den Bestimmungen für die öffentlichen Anlandestellen zu Kressbronn, Eriskirch-Schwedi, Schloss Friedrichshafen und Fischbach.

I. Kressbronn.

§ 45.

Hafengebiet.

Das Hafengebiet umfasst den Seeraum vor und neben der Landungsbrücke, soweit derselbe für den freien Verkehr der ein- und auslaufenden Schiffe erforderlich ist, die Landungsbrücke, das Haus, in dem sich das Zollamtsbureau befindet, das Gebäude mit der Wohnung des Zolleinnehmers und dem Dienstzimmer der Grenzaufseher und die Lagerplätze beim Zollhause.

§ 46.

Handhabung der Hafenordnung.

Die Hafenordnung wird von der Hafendirection in Friedrichshafen und unter ihrer Leitung und Aufsicht von dem Zolleinnehmer in Kressbronn gehandhabt.

§ 48.

Hafenbeleuchtung, Signal- und Rettungsdienst.

Fahrplanmässigen Dampfschiffen und rechtzeitig angemeldeten Sonderschiffen, welche nach Eintritt der Dunkelheit in Kressbronn ein- oder auslaufen, ist am Kopfe der Landungsbrücke auf der rechten Seite (vom Lande aus gesehen) ein rothes und auf der linken Seite ein helles weisses Licht zu zeigen, auch wird die Landungsbrücke nach Eintritt der Dunkelheit, so lange die Dampfschiffe sich in Fahrt befinden, entsprechend beleuchtet. Das rothe Licht auf der rechten Seite der Brücke ist so gestellt, dass es von Schiffen, die von Wasserburg, bezw. Lindau-Bregenz kommen, erst nach dem Passiren der Landspitze bei Nonnenhorn gesehen werden kann. Für die Abgabe der Signale, welche durch den von der Dampfschiffahrts-Verwaltung aufgestellten Güterbestätter erfolgt, sind ein Nebelhorn, eine Nebelglocke und das zur Beantwortung von Nothsignalen dienende Lichtzeichen (Rothfeuer) vorhanden; für Rettungszwecke wird am Strande ein entsprechend ausgerüstetes Boot bereit gehalten.

II. Eriskirch-Schwedi, Schloss Friedrichshafen und Fischbach.

§ 51.

Hafengebiet.

Der erlaubte Landungsplatz befindet sich zu Eriskirch-Schwedi an der Einmündung der Schussen in den Bodensee, zu Schloss Friedrichshafen unmittelbar bei dem vom kgl. Schlosse in den See hinausragenden Damm, zu Fischbach an der Einmündung der Aach in den Bodensee. Die Landungsplätze sind durch amtliche Tafeln mit entsprechender Inschrift kenntlich gemacht.

§ 52.

Handhabung der Hafenordnung.

Die Hafenordnung wird von der Hafendirection in Friedrichshafen und unter ihrer Leitung und Aufsicht gehandhabt; zu Eriskirch-Schwedi von dem Postenführer daselbst, welcher auch die statistische Anmeldestelle versieht, zu Schloss Friedrichshafen und zu Fischbach von den dortigen Zolleinnehmern.

§ 54.

Soweit sich aus den angeführten Bestimmungen nicht ein anderes ergibt, finden auf den öffentlichen Anlandestellen in Kressbronn, Eriskirchen-Schwedi, Schloss Friedrichshafen und Fischbach die für den Hafen- und Zollhof in Friedrichshafen getroffenen Anordnungen sinngemässe Anwendung.

Uebertretungen der neuen Bestimmungen werden, soweit nicht die Strafbestimmungen der Zoll- oder Steuergesetze platzgreifen, nach Massgabe des Artikels 44 des Landespolizei-Strafgesetzes vom 27. December 1871, R.-G.-Bl. S. 391, bestraft.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Treibach — Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn). (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Juli die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, hinsichtlich des vom Executiv-Comité der Gurkthalbahn vorgelegten Detailprojectes für die schmalspurige Localbahn von Treibach nach Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn) die Trassenrevision bezüglich der Strecke km 21·4—22·5 und sodann im Sinne der bestehenden Vorschriften anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung bezüglich der ganzen Linie einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Ah. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 5659.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Marchegg: Auflassung des Wächterpostens Nr. 4 und Schrankenumgestaltung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 4 der Strecke Gänserndorf—Marchegg und die dadurch bedingte Schrankenumgestaltung anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter bestimmt. [G.-I.-Z. 14.028.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Böhm.-Leipa: Auswechslung der Polzenbrücke in km 19·790.) Das Project für die Auswechslung der Polzenbrücke in km 19·790 der Strecke Bensen—Böhm.-Leipa wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6164/I.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linien Wien—Tetschen und Deutschbrod—Liebau: Abtragung der Strassenbrückenwaage in Nimburg und Aufstellung derselben in Pardubitz.) Die Abtragung der Strassenbrückenwaage in der Station Nimburg der Oesterr. Nordwestbahn und Aufstellung derselben in der Station Pardubitz der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde gutgeheissen. [E.-M.-Z. 5209/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Mittelwalde—Prag: Umgestaltung der Objecte in km 6·449 und 7·161.) Das Project für die Umgestaltung der Objecte in km 6·449 und 7·161 der Strecke Gross-Wossek—Chlumetz behufs Melioration der Gründe der Herrschaft Libňowes wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 5007/I.]

— (Geleisevermehrung in Dobřenitz-Syrowatka.) Zufolge des gesteigerten Verkehres wird in der Station Dobřenitz-Syrowatka ein viertes durchlaufendes Geleise hergestellt. [Z. 5774.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Verladerampe in Alt-Kolin.) Das Project für die Herstellung einer gemauerten Verladerampe beim Frachtenmagazin in der Station Alt-Kolin wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6117/I.]

— (Ausrüstung der Strecke Grussbach—Střelitz mit Controlapparaten zur Messung der Zugsgeschwindigkeiten.) Die Herstellung von Controlvorrichtungen zur Bemessung der Zugsgeschwindigkeiten in der Strecke Grussbach—Střelitz wurde bewilligt. [E.-M.-Z. 5983/I.]

Localbahn Hliboka-Sereth. (Bauconsenstheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 18. bis 21. Mai durchgeführten Stationscommission einschliesslich der politischen Begehung, der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Localbahn vom Hliboka nach Sereth wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 6046.]

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Erweiterung der Station Glinsko: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich der projectirten Erweiterung der Station Glinsko der Linie Lemberg—Bełzec (Tomaszów) auf den 17. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Oskar Ritter v. Lidl betraut. [E.-M.-Z. 4411.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Umlegung der Geleiseanlagen auf dem Stubenring.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Umlegung der Geleiseanlagen auf dem Stubenring wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7077.]

Offert-Ausschreibung.

Für die Wiener Stadtbahn ist die Lieferung von Schlägelschotter im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst ein Gesammtquantum von 30.000 Cubikmeter, welches loco Waggon in einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ganz oder zum Theil zu liefern ist.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn in Wien, VII., Mariahilferstrasse Nr. 126, I. Stock, zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen **bis längstens 31. August l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn eingereicht werden.

Wien, im August 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, und zwar:

60.000 kg entsäuertes Rübschmieröl,
80.000 kg doppeltraffinirtes Rübbrennöl.

ferner der Bedarf an den gleichnamigen Materialien der k. k. Staatsbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau wird für die Zeit vom 1. October 1896 bis 30. September 1897 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien“ bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction **bis längstens 30. August l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind, separat verpackt, franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1896/97 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am 1. September l. J., ½10 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Directionen in ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern veranlasst.

Wien, am 10. August 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die

Lieferung von circa 160.000 kg Rübbrennöl,
„ 40.000 kg Rübschmieröl

für die Zeit vom 1. October 1896 bis 30. September 1897 im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und specielle Lieferungsbedingnisse, zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Wien (X/2 Hintere Südbahnstrasse 1) an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben, beziehungsweise bezogen werden können.

Die Preise sind franco einer Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, franco Fass, inclusive aller Spesen zu stellen.

Das mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformulare ist in dem hiezu bestimmten Couvert versiegelt längstens bis zum **24. August l. J., 12 Uhr Mittags,** dem Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz 3, zuzustellen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, oder welchen keine Muster beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 1. October 1896 im Worte zu bleiben.

Die Direction behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien I., Wallfischgasse Nr. 15.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrage II zum Tarife, Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894 enthaltenen Frachtsätze für Wertheim, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, treten am 15. September 1896 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 10. August 1896. [585]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Frachtsatz-Berichtigung.

Auf Seite 41 und 102 des vom 1. November 1894 giltigen Tarifes, Theil III, Heft 2 (für Getreide etc.), ist der Anstossbetrag für die Station Laufen an die Knotenstation Freilassing von 0·12 Mk. auf 0·06 Mk. für 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 10. August 1896. [586]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 1. October 1896 treten sämmtliche im Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893, sowie in dem hiezu erschienenen Anhange enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Olmütz einerseits und Wichstadtl-Lichtenau andererseits ausser Kraft.

Wien, am 8. August 1896. [587]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Hinausgabe des Nachtrages II zum Localtarife der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Zu den ab 1. Jänner 1893 giltigen Gebührentarifen (Theil II) der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn gelangt mit 1. September 1896 Nachtrag II zur Einführung.

Mit diesem Nachtrage werden unter Anderem Ermässigungen der normalen Tarife für ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter, dann für Güter der Wagenladungsclasse C durchgeführt, sowie weiters ein besonderer begünstigter Ausnahmetarif für Kohlen und Coaks, Eisen und Stahl, roh, Erze, Getreide, Holz, Salz, Steine in Quadern etc., ferner Bruchsteine activirt.

Im Einzelnen enthält der Nachtrag:

I. Ergänzung des Verzeichnisses der Arbeiter-Tour- und Retourkarten;
II. Ergänzung, bezw. Abänderung der „Tarifeinheiten für Eil- und Frachtgüter“;
III. Aenderungen in den „Bestimmungen über die Nebengebühren“;
IV. Abänderungen, bezw. Ergänzungen des Abschnittes „Ergänzungen der Frachtgüter-Classification“;
V. Aufhebung von Ausnahmetarifen;
VI. Aufnahme neuer Ausnahmetarife;
VII. Ergänzungen, bezw. Abänderungen von Ausnahmetarifen;
VIII. Berichtigung;
IX. Einführung neuer Stationstarife für den Eil- und Frachtgüterverkehr.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 10 kr. per Stück bei den Directionen der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 8. August 1896. [588]

Sonstige Nachrichten.

Besuch der bayerischen Königsschlösser. (Ausgabe von Rückfahrkarten.) Seit 19. Juli 1896 werden an Sonn- und Feiertagen, solange das kgl. Schloss Herrenchiemsee dem Besuche geöffnet ist, in Bad Reichenhall und Berchtesgaden Rückfahrkarten III. Classe Personenzug nach Herrenchiemsee und zurück ausgegeben, welche gleichzeitig zum Besuche des Schlosses berechtigen.

Der Preis beträgt

ab	für Erwachsene	für Kinder
Bad Reichenhall . . .	5·40 Mk.	3·70 Mk.
Berchtesgaden	6·60 Mk.	4·30 Mk.

Diese Rückfahrkarten gelten nur an dem Tage, an welchem sie gelöst sind. Eine Verlängerung der Giltigkeitsdauer durch einen nachfolgenden Sonn- oder Feiertag tritt nicht ein.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Tarif für die Localbahnstrecke Ebern—Maroldsweisach.) Für den Verkehr der voraussichtlich im August 1896 zur Eröffnung gelangenden Localbahnstrecke Ebern—Maroldsweisach kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die kilometrischen Entfernungen für die Frachtberechnung im Uebergangsverkehr von und nach der künftigen Localbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach sind derart zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Breitengüssbach die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn ersichtlichen Entfernungen angestossen werden.

Die Leitung der Sendungen erfolgt wie im Verkehre mit Breitengüssbach.

Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn. (Einführung eines neuen Heftes 6.) An Stelle des Heftes 6 vom 1. Jänner 1891 zum Gütertarife zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn kommt am 1. September ein neues Heft 6 zur Einführung. Soweit dasselbe Frachterhöhungen enthält, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze bis einschliesslich 15. September in Geltung.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Bescheinigungen für Zuchtvieh.) Die Aenderung der Bestimmungen wegen Ausstellung der Bescheinigungen für Zuchtvieh zwecks der Erlangung der Frachtermässigung trat nicht, wie ursprünglich verlautbart, am 1. August in Kraft, sondern wird erst später in Kraft treten. Bis auf Weiteres bleiben daher die bisherigen Bestimmungen noch bestehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugestandnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1348	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, sowie Möbelbestandtheile (Ausnahmetarif Nr. 7, B, 9)	L o d y g o w i c e	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Anfgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 185*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					180*)				
					Dresden-Elbkai					221				
1349	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Oele, fette, in Fässern etc. (Ausnahmetarif Nr. 25)	W ü r b e n t h a l	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	5.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 238	Pfge. 181*)	Pfge. 57	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg
						10.000 kg			217	159*)	58			
					Schönpriesen-Umschlag	5.000 kg			233	176*)	57			
						10.000 kg			212	154*)	58			
					Dresden-Elbkai	5.000 kg			292	235	57			
						10.000 kg			264	206	58			
1350	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Güter der Wagenladungsclasse A¹ b) „ „ B	Prag B.N.B. Prag, Prag-Anglobank Oe.N.W.B Prag, Bubenč, Bubna St.E.G. und vice versa	Greiffenberg in Schlesien	Bei Aufrechthaltung der für die Wagenladungsclassen A¹ und B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. August 1896 bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896		Markpfennig a) 182	b) 172	Im Kartirungswege		
					Löwenberg in Schlesien					197	186			

Fortlaufende Nummer	1	1351	1352	1353
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
und im der Namen der von	3	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft		Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Saturationsschlamm / Rübenschnitze / Zuckerrüben	Knochenfett	Brennholz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Göding loco	Schönweid (Chemische Fabrik)	Uj-Zsolna
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	a) Holics loco b) Holics transito (für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfaln-Bur-Szt. György, Nagy-Levárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa) / Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy-Levárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa) / Göding loco	Brünn St.E.G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf / Nussdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 18.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	7	Vom 1. September 1896 bis Ende August 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Localtarif	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4 vom 1. Februar 1892
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	a) 11 kr. b) 11 kr. / 11 kr. / a) 11 kr. b) 11 kr.	67·2 kr.	55·0 / 50·0 / kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 4 kr. b) 5 kr. / 4 kr. / a) 4 kr. b) 5 kr.	61·0 kr.	41·0 / 36·0 / kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	a) 7 kr. b) 6 kr. / 7 kr. / a) 7 kr. b) 6 kr.	6·2 kr.	14·0 / 14·0 / kr.
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Bei den Sendungen von Zuckerrüben auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Rübenschnitzen und Saturationsschlamm auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt		
Besondere Bemerkungen	14	Werden zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen mit einem Ladegewichte von 15.000 kg verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für 11.200 kg pro Wagen. Die ermässigten Frachtsätze von Holics loco und Göding loco haben nur Giltigkeit für Sendungen, welche zu den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn zur Aulieferung zugeführt werden, wogegen die ermässigten Frachtsätze nach Göding loco und Holics loco nur auf Sendungen Anwendung finden, welche von den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn abgeführt werden	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1354	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Szeged	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4		Kreuzer 90		Im Kartirungswege		
				Ujvidék						82				
				Zimony (für die von Pancsova per Schiff angelangten und unmittelbar in die Eisenbahnwaggons umgeladenen Sendungen)						85				
				Pancsova (via Nagy-Becskerek — Nagy-Kikinda — Köbánya)						97				

Im Frachtsatz Zimony—Wien St.E.G. oder K.F.N.B. ist die tarifmässige Zimonyer Ufergeleisgebühr bereits enthalten. Gleichzeitig werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1895 sub Pos. 2379 für Mehl und sonstige Mahlproducte von Szeged und Ujvidék nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B., sowie auch die im Verordnungs-Blatte Nr. 43 ex 1896 sub Pos. 798 von Pancsova nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. für dieselben Artikel enthaltenen Kartirungssätze ausser Kraft gesetzt.

1355	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Position Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Olmütz St.E.G.	Hohenstadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens: Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	15·1 kr.	10·0 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1356	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thon und Schieferthon (Thonschiefer) a) roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken b) roh, unverpackt und in offenen Wagen verladen	Zwischen Z l i v	und Antonienbütte Beuthen O.S.E. Beuthen R.O.U.E. Bobrek Borsigwerk Breslau Freib. Bahnh. Breslau Märk. Bahnh. Breslau O.-S. Bahnh. Brieg Bunzlau Crummendorf Friedrichsbütte Gleiwitz Karolinengrube Kattowitz Königshütte Oberschl. Kniegunden-weicbe Laurabütte Ludwigsglück Malapane Morgenroth Rosdzin Scbarley Scbwientochlo-witz Tarnowitz Zabrze	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 Derzeit bestehen keine directen Frachtsätze		in Mark a) b) 1·59 1·38 1·58 1·40 1·60 1·40 1·57 1·41 1·57 1·40 1·23 1·15 1·22 1·14 1·22 1·14 1·31 1·23 0·99 0·91 1·40 1·32 1·55 1·45 1·55 1·38 1·60 1·38 1·60 1·38 1·59 1·38 1·60 1·38 1·59 1·38 1·57 1·39 1·45 1·37 1·58 1·39 1·60 1·38 1·58 1·41 1·59 1·38 1·57 1·44 1·57 1·39		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1357	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Hohenelbe (Oe.N.W.B.)	Libaň-Pšinic (B.C.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	31·0 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1358	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Garne der Classe A	Popräd-Felka	Oderherg	Die Frachtsätze unter a) gelten bei Aufgabe in jeder Menge, jene ad b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1896	L o c a l t a r i f		kr. a) 115	kr. b) 60	Im Kartirungswege		Bei in Oderberg nach Deutschland übergebenden Sendungen wird noch die officielle Ueberführsgebühr aufgerechnet
					Teschen					102	55			
				Teschen	Popräd-Felka					102	55			
1359	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Tabak, roh, und zwar Tabakblätter, unverarbeitete, und Tabakschrot	oder nach	oder von	Giltig bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 16. August bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Belgisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandtarif	Bisher bestanden hiefür keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
				Siehe nachstehende Tabelle										

Ausnahmetarif Nr. 41

Nach und von	Eigenthumsbahn	Antwerpen (loco und transit) B.St.B. und G.C.B.	Breissel (loco und transit) B.St.B.	Gent (loco und transit) B.St.B.	Löwen (loco und transit) B.St.B. und G.C.B.	Ostende (loco und transit) B.St.B.	Ternenzen (loco und transit) M.T.
		Frachtsätze für 1000 Kilogramm in Franken					
Buhna	St.E.G.	57·49	57·27	57·54	57·12	59·17	58·64
Budwels	K.k.St.B.	59·99	59·99	61·13	59·95	63·04	61·30
Halleln	K.k.St.B.	56·79	56·79	57·93	56·75	59·84	58·10
Iglau	Oe.N.W.B. / K.k.St.B.	62·54	62·32	63·59	62·17	64·22	63·69
Iglau Stadt							
Landskron	St.E.G.	62·29	62·07	62·34	61·92	63·97	63·44
Lundenburg	K.F.N.B.	56·05	55·83	57·10	55·68	57·73	57·20
Olmütz	K.k.St.B. / St.E.G.	66·29	66·07	66·34	65·92	67·97	67·44
„							
Prag Nordwesthahnhof	Oe.N.W.B.	57·49	57·27	57·54	57·12	59·17	58·64
„ Anglohank	Oe.N.W.B.						
„ Bubna	B.E.B.						
„ Sandthor	B.E.B.						
„ Smichow	B.E.B.						
„ Staatsbahnhof	St.E.G.						
Sedletz Kuttenherg	Oe.N.W.B.	62·54	62·32	63·59	62·17	64·22	63·69
Sichelsdorf	St.E.G.	61·09	60·87	61·14	60·72	62·77	62·24
Smichow	K.k.St.B.	57·49	57·27	57·54	57·12	59·17	58·64
Zwittau	St.E.G.	57·49	57·27	57·54	57·12	59·17	58·64

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1360	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roherze	Langenbruck, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen — oder umgekehrt	Rokitzan, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Ausnahmetarif Nr. 48 des Tarifes Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1894	Es besteht kein directer Frachtsatz	0·54 Mark		Im Kartirungswege		
1361	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	W o l l e	P e r n i t z - M u c k e n d o r f	Amsterdam N.St.B.	Nach den Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Wolle des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1896	Vom 16. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1896		M a r k			Im Kartirungswege		
									I a	6·40	5·64	0·76		
									I b	5·75	5·27	0·48		
									II a	6·40	5·64	0·76		
									II b	5·75	5·27	0·48		
									III a	5·84	5·54	0·30		
									III b	5·31	5·22	0·09		
									IV a	7·66	7·66	—		
									IV b	6·87	6·87	—		
					Dortrecht trs.				I a	6·40	5·64	0·76		
									I b	5·75	5·27	0·48		
									II a	6·40	5·64	0·76		
									II b	5·75	5·27	0·48		
									III a	5·84	5·54	0·30		
									III b	5·31	5·22	0·09		
									IV a	7·66	7·66	—		
									IV b	6·87	6·87	—		
					Hoek van Holland H.B. trs.				I a	6·50	5·74	0·76		
									I b	5·85	5·37	0·48		
									II a	6·50	5·74	0·76		
									II b	5·85	5·37	0·48		
									III a	5·94	5·64	0·30		
									III b	5·41	5·32	0·09		
									IV a	7·76	7·76	—		
									IV b	6·97	6·97	—		
					Leiden				I a	6·57	5·94	0·63		
									I b	5·92	5·57	0·35		
									II a	6·57	5·94	0·63		
									II b	5·92	5·57	0·35		
									III a	6·01	5·84	0·17		
									III b	5·48	5·48	—		
									IV a	8·02	8·02	—		
									IV b	7·23	7·23	—		
					Tillburg trs. N.St.B.				I a	6·32	5·66	0·66		
									I b	5·67	5·29	0·38		
									II a	6·32	5·66	0·66		
									II b	5·67	5·29	0·38		
									III a	5·76	5·56	0·20		
									III b	5·23	5·23	—		
									IV a	7·64	7·64	—		
									IV b	6·85	6·85	—		
1362	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, aus der Position G-20 des Tarifes Theil I	Siemens Glasfabrik	Laibach (k.k.St.B. und S.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller			Im Kartirungswege	
										308·2				
					Leoben (k.k.St.B. und S.B.)					232·2				
					Villach (k.k.St.B. und S.B.)					270·2				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 92. Wien, 15. August 1896. IX. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Commission. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Nachod zur Landesgrenze in der Richtung gegen Cudowa und Reinerz in Preussisch-Schlesien.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Johann Tichy in Nachod, als Vertreter der Stadtgemeinde Nachod, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Nachod der Linie Chotzen—Halbstadt der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Landesgrenze in der Richtung gegen Cudowa und Reinerz in Preussisch-Schlesien im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Juli 1896. Z. 5793.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Moldauthein nach Wessely ob der Luschnitz zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Staatsbahnlinie Wessely—Budweis.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Stadt Moldauthein Carl Wessely im Vereine mit dem Gemeinderathe und Mitgliede der Bezirksvertretung in Moldauthein, Adalbert Kniha, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Moldauthein der projectirten Localbahn Wodňan-Moldauthein nach Wessely ob der Luschnitz, und zwar zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Staatsbahnlinie Wessely ob der Luschnitz—Budweis im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten ertheilt.

Wien, am 29. Juli 1896. Z. 4114/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Station Lupoglava der Istrianer Staatsbahn über Kraj nach Lovrana.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Carl Prosl, Generalagent der Compagnie de l'industrie electrique de Genève in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Station Lupoglava der Istrianer Staatsbahn über Kraj nach Lovrana im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Juli 1896. Z. 5890/I.

Europäische Donau-Commission.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung.

(Verfasst und verlautbart in Gemässheit des Schlussabsatzes des Artikels 16 der Schiffahrtsacte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1866.)

I. THEIL.

Stand der Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs.	Cts.
1. An der Sulinamündung 1895 eingehobene Schiffahrtsgebühren, und zwar:		
Gebühren von Segelschiffen und Dampfern	2,225.647	17
Gebühren von Flössen	440	—
Geldstrafen für polizeiliche Uebertretungen	3.726	64
zusammen .	2,229.813	81
2. Flusslootsentaxen	5.120	—
3. Verschiedene Einnahmen, als: Spitaltaxen, Aichgebühren, Erlös für verkaufte Materialien, Karten und Normalien, Gewinn der Werkstätten, Münzgewinn u. s. w.	9.008	70
4. Zinsen der Erläge in London, Rom, Paris, Wien und Berlin	1.194	88
5. Zinsen der Effecten der Commission .	32.082	55
6. Gewinn beim Verkaufe von Effecten .	7.929	27
Summe der Eingänge .	2,285.149	21

Hiezu der Vortrag aus dem Vorjahre:

	Frcs.	Cts.		
a) der Baarüberschuss des Jahres 1894 und der Vorjahre	425.973	93		
b) der Werth der Materialvorräthe, Contocorrent-Forderungen	371.998	17		
Gesammtvortrag .			797.972	10
sonach Summe der Einnahmen .			3,083.121	31

Ausgaben.

Titel I. Verwaltungskosten.

Capitel 1. Innere Verwaltung.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Centraldienst in Galatz einschliesslich der gemeinsamen Kosten der Dienststellen in Galatz, Tultscha und Sulina . . .			123.578	60

Capitel 2. Polizei- und Schiffahrtsanstalten.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Schiffahrts-Inspection . . .	89.583	14		
Flusslootsendienst	276.332	85	365.915	99
Hafencapitanat	115.570	63		
Lootsendienst an der Mündung	150.421	29	265.991	92
Schiffahrtscasse			35.757	37
Seespital			43.095	50
Summe der Ausgaben unter Titel I .			834.339	38

Titel II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten.

	Frcs.	Cts.
Capitel 1. Direction	96.384	35
„ 2. Aufnahmen	10.955	48
„ 3. ordentliche Erhaltung der Schiffbarkeit	413.457	93
„ 4. verschiedene Arbeiten	32.255	39
Summe der Ausgaben unter Titel II .	553.053	15

Titel III.

	Frcs.	Cts.
Verschiedene Auslagen und Nebenkosten .	125.730	85

Titel IV. Besonderer Dienst des Jahres 1895.

	Frcs.	Cts.
Neuer Durchstich zwischen dem 31. und dem 37. Meilensteine	363.579	50
Vollendung der Paralleldämme bei der Mündung		
Einrichtung des neuen Administrationsgebäudes	16.303	19
Bau des neuen Administrationsgebäudes in Galatz	66.563	33
Summe der Ausgaben unter Titel IV .	446.446	02

Wiederholung der Auslagen.

		Frcs.	Cts.
Titel I.	Verwaltungskosten	834.339	38
„ II.	Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten	553.053	15
„ III.	Verschiedene Auslagen und Nebenarbeiten	125.730	85
„ IV.	Besonderer Dienst des Jahres 1895	446.446	02
zusammen .		1,959.569	40
in laufender Zahlung verausgabt für den Ankauf von Material u. s. w.		312.008	49
Gesammtsumme der Ausgaben .		2,271.577	89

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

	Frcs.	Cts.
Gesammtsumme der Einnahmen	3,083.121	31
Gesammtsumme der Ausgaben	2,271.577	89
sonach Ueberschuss .	811.543	42

und zwar:

a) ordentlicher Dienst:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Einnahmen	2,285.149	21		
Auslagen unter Titel I, II und III	1,513.123	38		
Ueberschuss des ordentlichen Dienstes .			772.025	83

b) ausserordentlicher Dienst:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Einnahmenvortrag aus dem Jahre 1894 und den Vorjahren	797.972	10		
Auslagen unter Titel IV . . 446.446 02				
für Materialien und in laufender Zahlung 312.008 49	758.454	51		
Ueberschuss des ausserordentlichen Budgets			39.517	59
Gesammtüberschuss .			811.543	42

Einzelausweis über die Verwendung des Ueberschusses.

		Frcs.	Cts.
a)	Vorübergehend angelegt in London, Paris, Wien und Berlin	268.979	54
b)	Cassabestand in Galatz	313.587	50
c)	„ „ Sulina	228.976	38
Summe .		811.543	42

II. THEIL.

Nachweisungen und Aufschlüsse über die Geldbestände der Commission.

Die Bestände der Commission setzten sich zusammen aus:

	Frcs.	Cts.
1. den Cassabeständen in Galatz und Sulina, sowie den vorübergehend in London, Paris, Wien und Berlin angelegten Geldern per	811 543	42
2. aus den Papieren des Reservefonds mit	1,000.000	—
betrugen sonach am 31. December 1895 .	1,811.543	42

Schulden hat die Commission seit dem 30. Juni 1887 keine mehr.

III. THEIL.

Lage der Sonderfonds.

a) Reservefonds.

Dieser Fonds, welcher laut des in § 3 des Protokolles Nr. 349 verzeichneten Beschlusses der Europäischen Donaucommission mit der unveränderlichen Ziffer von festgesetzt wurde, war am 31. December 1895 folgendermassen angelegt:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
			1,000.000	—
Französische Eisenbahn-Obligationen	450.010	—		
3perc. Wilhelm - Luxemburger	447.750	—		
3perc. Schweizer Eisenbahnpapiere	102.240	—		
zusammen .			1,000.000	—

b) Pensionsfonds der Angestellten.

	Frcs.	Cts.
Dieser Fonds bestand am 31. December 1894 aus	468.037	28
und hat 1895 folgende Zuflüsse erhalten:		
3perc. Abzüge von den Gehalten der Angestellten	9.000	08
Interessen der eigenen Effecten . . .	15.334	69
Subvention Seitens der Commission zur Erhaltung des Gleichgewichtes . . .	35.803	28
zusammen .	528.175	33
In Abfall sind dagegen gekommen:		
durch die Zahlung der Abfertigung an den Flusslootsen-Untervorstand F. Corsanego	3.908	—
durch die Rückzahlung der 3perc. Gehaltsrücklässe an Kain	135	—
zusammen .	4.043	—
so dass der Fonds am 31. December 1895 ein Activum von	524.132	33
aufwies, welches folgendermassen angelegt ist:		

	Frcs.	Cts.
Schweizer Eisenbahnpapiere	382.760	—
3perc. Norweger	108.340	51
provisorisches Depot . . .	33.031	82
zusammen .	524.132	33

c) Pensionsfonds der Lootsen.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Der Vermögensstand am 31. December 1894 war			126.101	99
Zugewachsen sind:				
an 3perc. Gehaltsrücklässen der Lootsen			8.528	44
an Zinsen der eigenen Papiere			5.208	46
zusammen .			139.838	89
Abgefallen sind durch Zahlung der Abfertigung				
an die Flusslootsen Pappadatos, Lecazas und Valsani	10.975	—		
an den verstorbenen Flusslootsen-Vorstand Zanelli .	10.000	—		
an den verstorbenen Lootsen-Untervorstand der Barre I. Ghakis	6.150	—	27.125	—
so dass das Activum des Fonds am 31. December 1895 beträgt			112.713	89
welche in 3perc. Norwegern angelegt sind.				

Ausweis über den Effectenbesitz der Europäischen Donau-Commission und der Sonderfonds derselben, sowie über deren Vertheilung auf die einzelnen Fonds.

Bezeichnung der Effecten	Reservefonds	Pensionsfonds der Angestellten	Pensionsfonds der Lootsen	Gesammtheit der Sonderfonds	Vorübergehende Anlagen	Gesammtsumme
Französische Eisenbahn-Obligationen Frcs.	450.010	—	—	450.010 —	1462	451.472 —
3perc. Wilhelm-Luxemburger . . . . „	447.750	—	—	447.750 —	—	447.750 —
3perc. Schweizer Eisenbahnpapiere . „	102.240	382.760 —	—	485.000 —	—	485.000 —
3perc. Norweger . . . . . „	—	108.340 51	112.713 89	221.054 40	—	221.054 40
Provisorische Depots . . . . . „	—	33.031 82	—	33.031 82	—	33.031 82
Summe . . . Frcs.	1,000.000	524.132 33	112.713 89	1,636.846 22	1462	1,638.308 22

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Legung eines Lichtleitungskabels unterhalb des Bahnkörpers in km 337·9/10.) Das Project der Firma Steinkohlenbergbau Orlau-Lazy in Dombrau, betreffend die Legung eines Lichtleitungskabels unterhalb des Bahnkörpers in km 337·9/10 behufs elektrischer Beleuchtung des Directionsgebäudes, wurde genehmigt.

[E.-M.-Z. 5063/I.]

Neutitscheiner Localbahn. (Absperrschranken nächst der Station Neutitschein.) Das von der Betriebsleitung der Neutitscheiner Localbahn vorgelegte Project für die Anlage von Absperrschranken nächst der Station Neutitschein wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 6905.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Anlage einer Schleppbahn vom Vorbahnhofe in Oderberg zur Drahtnägelfabrik der Firma Tlach & Keil: Concession.) Die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb vom Vorbahnhofe in Oderberg zu der neben demselben zu errichtenden Drahtnägelfabrik der Firma Tlach & Keil wurde ertheilt und zur Ausführung der projectirten Anlage eine Frist von sechs Monaten festgesetzt. [E.-M.-Z. 540/IV.]

— (Auflassung der Niveauübersetzung in km 17·8035 und Herstellung eines neuen Verbindungsweges.) Das Project, betreffend die Auflassung der Niveauübersetzung in km 17·8035 der Strecke Süssenbrunn—Wagram unter Herstellung eines linksseitigen Verbindungsweges zwischen den Wegübersetzungen in km 17·6287 und 17·8035 und für die Verlegung der Bedienung des Zugschrankens vom Wächterposten 15 A zum Wächterposten 15, wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 5749/I.]

— (Herstellung eines Materialschuppens in Luschitz.) Das Project für die Herstellung eines Materialschuppens in der Station Luschitz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6009/I.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Herstellung eines Magazines am Nordbahnhofe in Troppau.) Die Herstellung eines Magazines auf Kosten des Spediteurs und Productenhändlers Julius Duschek in Troppau am dortigen Nordbahnhofe wurde bewilligt. [E.-M.-Z. 5673/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

12. August. Wegen Hochwasser wurde in der Strecke Hopfgarten—Wörgl, km 185·1 bis 185, der Bahndamm sammt sämmtlichen Objecten, in km 184·9 bis 187 die Dammböschung und in km 191·9 bis 192 der Bahndamm fortgeschwemmt. Die Züge 69, 219 und 101 wurden in Hopfgarten aufgelöst und der Gesammtverkehr zwischen Hopfgarten und Wörgl, weil ein Umsteigen bei der Unfallstelle vorläufig gänzlich unmöglich war, eingestellt. Die Züge 122 und 104 wurden von Hopfgarten in Verkehr gesetzt und um 11 Uhr Vormittags auch der Gesammtverkehr Hopfgarten—Westendorf wegen Dammbruch in km 182·7 bis 182 ebenfalls gänzlich eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 30.640, dem Baron Camillo von Jordis-Lohausen, Gutsbesitzer in Vidovec bei Varasd, für eine von der Station Varasd der im Betriebe der kgl. Ungarische Staatsbahnen stehenden Localbahn Csáktornya-Zaprešić-Zágráb (Agram) (Zagorianer Bahn) ausgehende und diese
   a) über Ludbrey in der Station Kapronca (Kopreinitz) mit der Hauptlinie Budapest — Dombovár — Gyékényes — Zágráb—Fiume,
   b) von Kapronca aus die Linie a) über die Gemarkung der Gemeinde Gyurgyevac (St. Georgen) in der Station Veröcze (Virovitica) mit der Linie Barcs—Pakrácz-Lipik

   verbindende schmal-, eventuell normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 35.795, der Direction der Eszéker Strassenеisenbahn-Actiengesellschaft für eine von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Betriebsnetzes ausgehende, über die bestehende Draufahrbrücke nächst Eszék und weiterhin über Béllye, Darócz, Laskó, Albertfalu, Herczegfalu, Herczeg-Szöllös, Csuza, die Gemarkung der Gemeinde Vörösmarth und von dort aus mit Benützung der Staatschaussée bis Kisköszeg (Batina) führende, mit Dampf-, eventuell elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige (1 m Spurweite) Strassenbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 8. Juli, Z. 38.068, der Budapester Bauunternehmungsfirma Lindheim & Comp. für eine von der Endstation Köszeg (Güns) der Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Köszeg ausgehende, über Röt, Rendek, Léka, Német-Szt. Grót, Lantosfalva und die Gemarkung der Gemeinde Pörglin bis zur ungarisch-steierischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 25. Juli, Z. 50.063, dem Bergwerksbesitzer Cajetan Faber in Wien für eine von der Station Leskovac der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, längs dem rechtsseitigen Saveufer bis Samobor und von dort bis zur croatisch-krainischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Dugoselo-Novska und deren Flügelbahn Banovajaruga-Pakrácz. (Baubewilligung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Projectanten der Localbahn Dugoselo-Novska und deren Flügelbahn Banovajaruga-Pakrácz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68) die Bewilligung zum Beginne des Baues dieser beiden Linien ertheilt. Die Linie Dugoselo—Novska wird von der Station Dugoselo der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume aus diese mit deren Linie Zágráb—Sissek—Bosna-Brod und die Flügelbahn Banovajaruga-Pakrácz von der Station Pakrácz-Lipik aus diese mit der Linie Barcs—Pakrácz-Lipik verbinden.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer elektrisch zu betreibenden Linie.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat zur Ergänzung ihres donaurechtsuferseitigen Betriebsnetzes im principiellen Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung den Bau einer von der elektrisch betriebenen Hauptlinie Budapest—Zugliget (Auwinkel, im Schwabengebirgsstocke) ausgehenden, in das Lipótföld (Leopoldifeld) mit Berührung der dortigen Haupt-Landesirrenanstalt und in das Hidegvölgy (Kalte Thal) zu den dortigen Villeggiaturen, ferner einer vom Südbahnhofe im II. Stadtbezirk (Christinenstadt) ausgehenden, bis zum Ofner Friedhofe im Farkasvölgy (Wolfsthal) führenden Linie mit elektrischem Betriebe beschlossen.

— (Betriebsstatut für die mit elektrischer Kraft betriebenen Linien.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Wege der hauptstädtischen Municipalbehörde dem kgl. ungar. Handelsministerium den Entwurf eines Betriebsstatutes speciell für die bereits mit Elektricität betriebenen Linien zur Genehmigung vorgelegt. Dasselbe enthält allgemeine Bestimmungen für den normalen internen und äusseren Dienst der Angestellten, und ist jeder Waggon, der die Remise verlässt, vorher genau auf seine Betriebsfähigkeit zu untersuchen. Wenn ein Wagenbestandtheil gegen alle Erwartung zu glühen oder zu brennen anfangen sollte, ist die Stromleitung sofort zu unterbrechen; auch wenn die Bremse versagen sollte, darf die Fahrt nicht fortgesetzt werden. Bei Entgleisungen müssen die Passagiere absteigen und können sich erst dann wieder in den Wagen begeben, wenn dieser in das Geleise zurückgehoben worden ist. Verlässt der Wagenlenker den Wagen auch nur für einen Moment, so muss er den Stromleitungsschlüssel mit sich nehmen. Schliesslich enthält das Betriebsstatut Directiven für die Eventualität von Unfällen, nach welchen sich das Dienstpersonal zu halten hat.

Projectirte Localbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovár. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Györ—Bakony-Szent-László.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Rücksicht auf den entsprechend vorgeschrittenen Bau der Theilstrecke Györ—Bakony-Szent-László der in Ausführung begriffenen Localbahn Györ—Bakony-Szent-László—Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 ex 1894), von welcher die Theilstrecke Veszprém—Dombovár bereits dem Verkehre übergeben ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3 und 5), die technisch-polizeiliche Begehung der erstgenannten Theilstrecke angeordnet.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Ausweiche Csörgö für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Wagenladungen.) Die auf der Linie Sátoralja-Ujhely—Legenye-Mihály—Vidrány—ungar.-galiz. Landesgrenze zwischen den Stationen Sátorálja-Mihály und Legenye-Mihály gelegene Ausweiche Csörgy, welche bisher als Haltestelle blos für den beschränkten Personen- und Reisegepäcksverkehr eingerichtet war, wurde mit 1. August für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Wagenladungen eingerichtet und eröffnet. Von und nach dieser Ausweiche können Eil- und Stückgüter, lebende Thiere, sowie derartige Sendungen, zu deren Aus- und Einladung besondere Einrichtungen und Hilfsmittel erforderlich sind, nicht befördert werden.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Activirung eines regulären Frachtenverkehres.) Die Direction der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81) hat auf ihrer elektrisch betriebenen Linie Budapest—Ujpest—Rákos-Palota als auch auf den Flügelbahnen der Hauptlinie die Activirung eines regulären, vornehmlich während der Nacht abzuwickelnden Frachtenverkehres ohne Beschränkung des Gewichtes, der Gattung, des Quantums und des Volumens der zu befördernden Waaren beschlossen. Der Verkehr wird ein Transito- und ein Localverkehr sein, und sind folgende Frachtsätze präliminirt: Für Personengepäck oder Lebensmittel wird ohne Rücksicht auf die Entfernung nach Stücken bis zu 20 kg 5 kr., von 20 bis 50 kg 10 kr. berechnet. Ein Stück, das mit der Hand getragen werden kann, wird als 20 kg wiegend betrachtet, ein solches, welches ein Mann nicht leicht tragen kann, wird als über 50 kg schwer betrachtet. Frachtgüter zahlen pro Kilometer bis zu 1000 kg 50 kr., für das Mehrgewicht ist die Hälfte dieses Frachtsatzes zu bezahlen. Für umfangreiche Waaren erhöht sich der Frachtsatz von 50 auf 80 kr. Bei ganzen Wagenladungen (5000 bis 10.000 kg) ist nach jedem begonnenen 1000 kg und Kilometer 20 kr., bei halben Wagenladungen nach jedem begonnenen 1000 kg und Kilometer 30 kr. zu bezahlen. Für jeden Frachtbrief sind 10 kr. Manipulationsgebühr, für Aus- oder Einladung (wenn nicht von der Partei besorgt) nach je begonnenen 1000 kg 20 kr., für Umladung 30 kr. zu bezahlen. Als Wägegebühr wird nach 1000 kg 20 und 10 kr., ferner bei ganzen Wagenladungen eine Zählgebühr von 1 fl., nach halben Wagenladungen eine solche von 50 kr. eingehoben werden. Die Benützung des Krahnes kostet nach je begonnenen 1000 kg 5 kr. Die Lagergebühr wird drei Tage nach Avisirung der Partei mit 20 kr. nach je begonnenen 1000 kg berechnet. Die Bestellung eines besonderen Lastwagens kostet 50 kr., die Benützung von Decken 1 fl. Bei Verpflichtung der Aufgabe grösserer Frachtmengen werden fallweise Refactien bewilligt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines Uebergangsverkehres von Eilgütern und Frachten auf die Linien der Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem in der Station Angyalföld (Engelsfeld) der in ihrem Betriebe stehenden Budapester Ringbahn der directe Anschluss an die Hauptlinie Budapest—Ujpest—Rákos-Palota der gleichfalls normalspurigen Linien der Budapest—Rákos-Palotaer Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit elektrischem Betriebe (Vororte-Strassenbahn, vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81) nunmehr hergestellt ist, ein wechselseitiger Uebergangsverkehr von Eilgütern und Frachten, und zwar sowohl von Stückgütern als auch Frachten in Wagenladungen eingeführt wurde. Nach Eröffnung der Verbindungsbrücke über die Donau, welche die donaulinksuferseitige Linie der Budapester Ringbahn mit deren donaurechtsuferseitigen Linie in der Station O-Buda (Altofen) direct verbinden wird, erfolgt gleichfalls der durch diese Theilstrecke vermittelte Anschluss der Vororte-Strassenbahn an die Linie Budapest—Dorogh—Esztergom (Gran), wodurch der Verkehr der Kohle aus den Dorogher und Tokoder Kohlenrevieren mit den an der genannten Vororte-Strassenbahn gelegenen Fabriksetablissements fernerhin vermittelt werden wird.

Localbahn Nagyvárad — Belényes-Vaskoh. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 19. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten kgl. Rath Franz Sal die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Actiengesellschaft Nagyvárad (Grosswardein)—Belényes-Vaskoh statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung. In diesem beantragte die Direction, die Gesellschaft möge sich zur Herstellung der projectirten Verbindung ihrer Nagyvárader Station mit dem Nagyvárader Strasseneisenbahn-Betriebsnetze mit einem Betrage von 12.000 fl betheiligen. Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1895 242.110 fl. 09 kr., und beziffert sich das Reinerträgniss mit 145.032 fl. 98 kr. Die Direction beantragt, hievon einen Betrag von 94.081 fl. 50 kr. für Tantièmen etc. und zur Einlösung von Prioritätsactien der älteren Emission, ferner 50.655 fl. zur Bezahlung einer 4·5percentigen Verzinsung der restirenden Titres zu verwenden, den Rest von 1296 fl. 50 kr. aber auf neue Rechnung zu übertragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. März die 5·4 km lange Strecke Dillenburg—Oberscheld der bisher ausschliesslich dem Güterverkehre für bestimmte Interessenten dienenden Scheldethalbahn im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. mit den Haltepunkten: Adolfshütte (ab Dillenburg 1·4 km), Niederscheld (2·2 km) und Oberscheld (Prinzkessel, 5·4 km) auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Personen- und Gepäcksabfertigung auf den genannten Haltepunkten erfolgt durch den Zugführer; am 29. März die vollspurige Kleinbahn Sallgast—Costebrau-Friedrichsthal, welche in Sallgast an die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn anschliesst, mit den Stationen: Römerkeller und Costebrau-Friedrichsthal für den Gesammtverkehr, mit Ausnahme von Sprengstoffen; der Betrieb dieser Kleinbahn wird durch die Direction der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn geführt.

b) In Baden: Am 5. März die 34·76 km lange Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen mit den Stationen: Bruchsal, Ubstadt (4·6 km), Stettfeld (7·42 km), Zeuthen (9·89 km), Odenheim (15·25 km), Oberöwisheim (8·23 km), Unteröwisheim (9·71 km), Münzesheim (12·41 km), Gochsheim (15·38 km) und Menzingen 19·51 km) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern, sowie von Expressgut; in der Station Ubstadt ist bis auf Weiteres die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern noch ausgeschlossen; Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Stirnrampe erforderlich ist, werden nicht befördert; Sprengstoffe werden nur in den Stationen Odenheim und Menzingen angenommen oder ausgeliefert; der Betrieb der Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen wird von der Betriebsleitung Karlsruhe der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Comp. zu Stettin geleitet.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurde am 9. März die Haltestelle Gonderkingen zwischen den Stationen Donauwörth und Rain der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh eingerichtet war, auch für den beschränkten Güterverkehr — Stückgüter im Einzelgewichte bis höchstens 250 kg — eröffnet.

Schiffahrt.

Eröffnung der Schiffahrt am Eisernen Thore durch Se. Majestät. (Officielles Programm für die Feierlichkeiten.) Dem nunmehr verlautbarten officiellen Programme für den Vollzug der Schiffahrteröffnungs-Feierlichkeiten am Eisernen Thore zufolge, wird Se. Majestät und Allerhöchstdessen Suite mittelst Hof-Separatzuges am 26. September um 3 Uhr Nachmittags in Orsova eintreffen. Am Bahnhofe der Station Orsova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen versammeln sich vor der Ankunft Sr. Majestät die k. u. k. gemeinsamen, die k. k. österreichischen und kgl. ungarischen Minister, die Deputationen der beiden Häuser des österreichischen Reichsrathes, die Deputationen der beiden Häuser des ungarischen Reichstages, die k. u. k. Gesandten in Bukarest und Belgrad, die k. u. k. Generalconsuln in Belgrad, Turn-Severin und Galatz etc., die Vertreter der Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jene der Verkehrsunternehmungen zu Wasser und zu Land, der mit der Ausführung des Baues betraut gewesenen Bauunternehmung etc. Nach der am 27. September erfolgenden Ankunft Ihrer Majestäten der Könige von Rumänien und Serbien begibt sich Se. Majestät in Begleitung derselben und sämmtlicher geladenen Würdenträger, Suiten und Gäste um 8 Uhr Früh auf die vor Anker liegenden Schiffe, und zwar die Allerhöchsten Herrschaften auf den für das Hoflager bestimmten Dampfer „I Ferencz József“ der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, dessen Abfahrt für 9½ Uhr bestimmt ist. Bis zur Mündung des neuen Schiffahrtcanals am Eisernen Thor fährt als Lootsenschiff der Dienstdampfer der technischen Bauleitung voraus. Demselben folgt als erstes das Ihre Majestäten an Bord führende Schiff; an dieses reihen sich in Intervallen von je 10 Minuten die Dampfer mit den übrigen Festtheilnehmern und Gästen. (Fahr-

dauer bis zum Canal 15 Minuten.) Vor der Mündung des Canals bleibt das Lootsenschiff zurück und das Ihre Majestäten an Bord führende Schiff fährt, nachdem es die über den Canal gespannte, mit Blumenguirlanden gezierte Sperrlinie durchrissen hat, als erstes in den Canal. Während dieser Zeit nimmt der Bischof von Csanád unter Assistenz der übrigen Bischöfe mittelst kurzen Segensspruches die Weihe des Canals vor. Se. Majestät geruhen sodann den Canal für eröffnet zu erklären und auf das Gedeihen des Werkes einen kurzen Toast zu sprechen. Nach erfolgter Durchfahrt des Canals wenden die Schiffe und treten wieder durch den Canal in gleicher Ordnung wie beim Eintritt in denselben die Bergfahrt an, während welcher Zeit die von Ihren Majestäten gewünschten Aufklärungen über das Regulirungswerk ertheilt werden. (Dauer der Wendung des Schiffes und der Bergfahrt im Canal circa 20 + 30 = 50 Minuten.) Ueber den Canal hinaus setzen die Schiffe die Bergfahrt bis zum oberen Ende der Kasan-Enge fort, woselbst sie wieder wenden. (Dauer dieser Fahrt 2 + 1 = 3 Stunden.) Nach der um 2 Uhr Nachmittags erfolgten Landung der Dampfer in Orsova begibt sich Se. Majestät in Begleitung der königlichen Gäste mittelst Separatzuges nach Mehadia-Herkulesbad, von wo aus um $8^1/_2$ Uhr Abends die Rückfahrt nach Budapest mit successive abgehenden Separatzügen erfolgt, von welchen einige die Fahrt direct bis Wien fortsetzen werden.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 29. Juni nach 61tägiger Fahrt mit 52 Passagieren und 2280 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 1400 kg Curiositäten; aus Shanghai 24.050 kg Häute (hievon 15.000 kg für Venedig); aus Hankow 2850 kg Häute für Venedig; aus Canton 29.750 kg Quassia; aus Hongkong 6597 kg indisches Rohr, 42.000 kg Quassia, 490 kg Curiositäten; aus Penang 5040 kg Pfeffer; aus Macassar 12.280 kg Kaffee; aus Malabar 20.300 kg Ingwer, 11.672 kg Kaffee, 5075 kg Coculus indacus; aus Singapore 100.920 kg Coprah für Odessa, 50.410 kg Zinn, 25.260 kg Gambier, 3240 kg Conserven, 36.120 kg Pfeffer, 64 800 kg Kaffee; aus Calcutta 93.864 kg Leinwand (hievon 25.250 kg für das Ausland), 25.909 kg Gummilack, 597.552 kg Häute (hievon 452,915 kg für das Ausland), 10.150 kg Ricinussamen; aus Colombo 3600 kg Zimmt für Ancona, 63.437 kg Cocosöl, 2800 kg Thee, 2000 kg Cocos; aus Bombay 804.195 kg Baumwolle (hievon 146.335 kg für das Ausland), 20.250 kg Mirabolamen, 5582 kg Droguen, 12.000 kg Teakholz, 4800 kg Pfeffer für Ancona, 19.500 kg Häute; aus Madras 37.000 kg Baumwolle (hievon 18.500 kg für Ancona); aus dem Persischen Golf 1216 kg Därme, 26.897 kg Häute; aus Madras 3654 kg Häute; aus Aden 8323 kg Kaffee, 3865 kg Perlmutter; aus Suez 4709 kg Perlmutter, 160 kg Gummi; aus Port Said 67.979 kg Kaffee (hievon 20 854 kg für Fiume), 10.232 kg Indigo, 160 kg Gummi, 4375 kg Thee, 3482 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,604.870 fl. ö. W

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. (Wechselverkehr mit der Ersten Serbischen Schiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1895.) Der wechselseitige Güterverkehr zwischen Serbien und der österr.-ungarischen Monarchie wird von Seiten Serbiens vorwiegend durch die Schiffe der Ersten Serbischen Schiffahrts-Gesellschaft und von Seiten Oesterreich-Ungarns durch jene der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft vermittelt. Ueber den Umfang der Verkehrsbetheiligung von und nach Serbien der einzelnen von den drei in Betracht kommenden Rhederunternehmungen im Vorjahre geben folgende Daten Aufschluss: Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1,321.500 q, Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft 244.200 q. Erste Serbische Schiffahrts-Gesellschaft 157.600 q (letztere beförderte fast ausschliesslich Getreide aus den serbischen Stationen nach Budapest). Dem Verkehrsumfange nach rangiren die betreffenden Wasserstationen, wie folgt:

a) an der Donau: Belgrad, Semendria, Dubrovitza, Gradiste, Milanovitz, Radujevatz,

b) an der Save: Schabatz, Obrenovatz,

welche, mit Ausnahme von Radujevatz, auch durch die Schiffe der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft bedient wurden, deren Verkehr nach Massgabe des vermehrten Fahrparkes voraussichtlich nach beiden Richtungen eine rasche Zunahme erfahren dürfte.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn in Liquidation. (Beendigung der Liquidation.) Das Eisenbahnministerium hat den von der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Liquidation über die Ergebnisse der Liquidation erstatteten Bericht mit Erlass vom 15. Mai 1896, Z. 3440/I, mit dem Bemerken zur Kenntniss genommen, dass nach erfolgtem gerichtlichen Erlage der nicht behobenen Liquidationsquoten die Löschung der Liquidationsfirma im Handelsregister sofort zu veranlassen sein wird.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 21. Juli bei der Firma

„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn"

eingetragen, dass bei der am 3. Juni 1896 abgehaltenen siebenten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre die Cooption des Willy Ginzkey als Mitglied des Verwaltungsrathes genehmigt wurde.

— Vom k. k. Kreis- als Handelsgerichte in Wels wurde am 14. Juli die Firma

„Neue Dampfschiffahrt-Unternehmung auf dem Mondsee Robert Baum"

im dortgerichtlichen Handelsregister für Einzelnfirmen mit dem Beisatze eingetragen, dass die Firma in der Weise gezeichnet wird, dass den vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worten: „Neue Dampfschiffahrt-Unternehmung auf dem Mondsee" Herr Robert Baum seinen vollen Namen eigenhändig beisetzt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juli 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	7821·40	1114·11	4387·87	4551·64
Roggen	1399·48	—	806·40	593·08
Gerste	1081·88	115·90	152·30	1045·48
Hafer	597·36	32·85	488·48	191·73
Mais	5541·88	1314·45	1322·57	5533·76
Mehl	442·60	101·50	243·20	300·90
Wein	3826·93	77·66	310·20	3594·39
Verschiedene	9913·51	890·66	742·16	10062·61
Zusammen	30625·04	3647·13	8399·18	25872·99
Versicherungswerth	636.540	49.000	75.600	609.940

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	27	2	2	27
Versicherungswerth .	117.001	60.800	4.700	173.101
Abgesondert übertragene Warrants . .	6	1	—	7
Versicherungswerth .	25.825	41.800	—	67.625
Lombardbetrag . . .	14.040	30.000	—	44.040

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 30. September 1896 treten folgende Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes ausser Kraft:

1. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art vom 1. October 1891;
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern (ab galizischen und Bukowinaer Stationen) vom 1. Februar 1893;
3. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Heu, Stroh, Eisen- und Stahlwaaren, dann Petroleum und Petroleumnaphtha vom 1. Juni 1893;
4. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem, vom 1. November 1893.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 10. August 1896. [589]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in den Nachträgen II—V zum Theil II, Tarifheft Nr. 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. IX für Zucker treten am 30. September 1896 ausser Kraft.

Die an deren Stelle tretenden Frachtsätze werden seinerzeit in den neuen Ausnahmetarif für Zucker des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (vergl. die vorstehende Publication) aufgenommen werden.

Wien, am 10. August 1896. [590]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 42 des Gütertarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895 des obbezeichneten Verbandes ist der Frachtsatz München C. B.—Budapest dunap. t. p. und in Specialtarif III von 1·68 Mk. auf 1·86 Mk. für 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 11. August 1896. [591]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Herausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. September 1896 treten in oben bezeichnetem Verbande der Nachtrag 8 zu Tarifheft 3 und der Nachtrag 7 zu Tarifheft 4 in Kraft.

Dieselben enthalten ausser der bereits bekannt gemachten Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Giessen, Hersfeld, Lollar, sowie Lippstadt-Osnabrück pp. eine Aenderung des Titelblattes und des Vorwortes des Tarifes, sowie eine Aenderung von Stationsnamen.

Durch Nachtrag 8 zu Tarifheft 3 werden auch noch Frachtsätze des Ausnahmetarifes b (Kleie etc.) zwischen Budapest etc. und Oppurg eingeführt.

Der Nachtrag 7 zu Tarifheft 4 enthält ausserdem noch Aenderungen der besonderen Bestimmungen etc. hinsichtlich des Verkehres mit Budapest, ferner Ausnahme-Frachtsätze für Schilf und Schilfrohr in Wagenladungen zwischen Cassel und Ellrich einerseits und Ersekujvar, Györ, Hegyeshalom, Komárom-Ujszöny und Pándorf andererseits, sowie Ausnahmesätze für Superphosphat in Wagenladungen zwischen Cöthen einerseits und Budapest, Köbánya und Losoncz andererseits.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 12. August 1896. [592]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. September 1893 giltigen Tarife.

Mit 1. October 1896 tritt der angeführte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderung des Vorwortes.
b) Aenderung und Ergänzung der Zusatzbestimmungen, sowie der besonderen Bestimmungen.
c) Aenderung und Ergänzung des Fahrscheinverzeichnisses.
d) Anderweitige Tarifsätze.
e) Neue Tarifsätze.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. August 1896. [593]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Ergänzungsblattes zu Theil II vom 1. August 1888.

Mit 1. September 1896 gelangt ein Ergänzungsblatt zu Theil II des Verbandstarifes vom 1. August 1888, enthaltend Frachtsätze für die neu eröffnete Station Mailand Porta Romana, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Ergänzungsblattes können bei unserer commerciellen Direction kostenlos bezogen werden.

Wien, am 13. August 1896. [594]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1363	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz der Pos. 8—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Boebnia	Brünn Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 220 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. September 1896 bis Ende December 1896	Kärtirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 25 ex 1896, Post 539	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind an nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt
					Chirlitz-Turas				116	100	16			
					Sokolnitz				114	100	14			
					Krzenowitz				112	100	12			
					Holubitz				111	100	11			
					Rausnitz-Slawikowitz				110	100	10			
					Wischau				106	100	6			
					Eywanowitz				103	100	3			
					Nezamislitz				101	100	1			
					Ober-Gerspitz				119	107	12			
					Mödritz				120	107	13			
					Raigern				121	108·6	12·4			
					Rohrbach i. M.				122	110·8	11·2			
					Branowitz				124	113·9	10·1			
					Auspitz				127	117·7	9·3			
					Saitz				125	120	5			
				Wieliczka	Brünn Nordbahnhof				109	91	18			
					Chirlitz-Turas				107	91	16			
					Sokolnitz				105	91	14			
					Krzenowitz				103	91	12			
					Holubitz				102	91	11			
					Rausnitz-Slawikowitz				101	91	10			
					Wischau				97	91	6			
					Eywanowitz				94	91	3			
					Nezamislitz				92	91	1			
					Ober-Gerspitz				110	98	12			
					Mödritz				111	98	13			
					Raigern				112	99·6	12·4			
					Rohrbach i. M.				113	101·8	11·2			
					Branowitz				115	104·9	10·1			
					Auspitz				118	108·7	9·3			
					Saitz				116	111	5			
1364	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Erze, robe, aller Art	Bautsch	Wien Nordbahnhof	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Im Übrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Localbahnen vom 1. Juni 1888 und Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893	51·1 kr.	36·5 kr.	14·6 kr.	Im Kartirungswege		
1365	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Position Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Jičin (B. C. B.)	Bakov	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1896	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Děteuic				16·0	12·8	3·2			
					Domausnice				9·6	7·7	1·9			
					Dymokur				11·4	9·1	2·3			
					Fürstenhruck				11·8	9·4	2·4			
					Hejkovic				14·6	11·7	2·9			
					Jičinoves				11·2	8·9	2·3			
					Königstadtl				6·1	5·3	0·8			
					Kopidlno				13·6	10·9	2·7			
					Krinec				7·8	6·2	1·6			
					Libaň-Psinic				10·6	8·5	2·1			
					Nimburg St.E.G.				8·8	7·0	1·8			
					Obrubce				13·6	10·9	2·7			
					Ronov-Woskořinek				13·4	10·7	2·7			
					Rožďalovic				11·6	9·3	2·3			
					Staré-Misto				9·4	7·5	1·9			
					Unter-Bautzen				5·2	4·0	1·2			
					Žerčice				12·6	10·1	2·5			
									12·2	9·7	2·5			

Fortlaufende Nummer	1	1866	1867
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Schienen und Oberbaukleinmaterialе der Pos. E—6, Punkt 5 des Tarifes, Theil I	Gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — von	5	Prevali	den im Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893 des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen deutschen Stationen
nach	5	Lustenau	Saaz, Station der Buschtěhrader Eisenbahn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Sendungen müssen unter der Adresse der Bauleitung der internationalen Rheinregulirung in Bregenz zur Aufgabe gelangen und zur Rheinregulirung bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Einhaltung der Bestimmungen des im Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen Ausnahmetarifes 18 für gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 20. August 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896
Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarife	Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893, des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	284 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	178 Heller	Im Verkehre nach Saaz (B.E.B.) wird für gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer, welche in von Saaz (B.E.B.) beladen eingelangte Bierspecialwagen verladen und nach dem Herkunftsbahnhofe des Specialwagens als Frachtgut zurückgesendet werden, die Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer, mindestens jedoch für 1000 kg pro Wagen zu den Sätzen des Specialtarifes III berechnet, sofern sich nicht nach den Bestimmungen des Tariftheiles I eine billigere Fracht ergibt. Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	106 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des Bedarfes an nachstehend angeführten **Holzmaterialien,** und zwar:

490 m³ Extrahölzer aus Lärchenholz,
270 m³ Brückenhölzer aus Lärchenholz,
29 m³ „ „ Tannen- und Fichtenholz,
685 m³ hartes Schnittholz für den Wagenbau,
2475 m³ weiches „ „ „ „
208 m³ Bretter und Pfosten aus diversen Laubhölzern,
18570 Rm Schwartenholz (Brennholz),
5000 hl Holzkohle aus weichem Holze,
3000 hl „ „ Buchenholz,

ferner des Bedarfes an **Oberbauschwellen** aus Eichen-, Lärchen-, Buchen- oder Föhrenholz,

an **diversen Holzwaaren,** wie: Unbeschlagene Hebebäume, Beisser, Werkzeugstiele, Rechen, Schiebtruhen, Schneeschaufeln etc.

wird für die **k. k. Staatsbahn-Direction Wien pro 1897** im Offertwege vergeben.

Ausserdem wird der **Bedarf an den gleichnamigen Materialien** für die **k. k. Staatsbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg** und **Stanislau** für das Kalenderjahr 1897 im Offertwege vergeben.

Die Ablieferung der Brücken- und Extrahölzer hat spätestens im April zu beginnen und muss mit Ende Mai 1897 beendet sein, jene der Oberbauschwellen hat in der Zeit von März bis Ende September 1897 zu erfolgen. Alle übrigen Werk- und Schnitthölzer sind den Bestimmungen der bezüglichen Offertformularien, bezw. den speciellen Bedingnissen und sonstigen Vereinbarungen entsprechend beizustellen.

Die auf diese Lieferungen Bezug habenden Offertformulare und Detailausweise über die benöthigten **Mengen, Gattungen** und **Dimensionen,** sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei **jeder** der **genannten Dienststellen** eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden, woselbst auch nähere Auskünfte über die Modalitäten der Lieferung ertheilt werden.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Bedarfsquantum einer der genannten Dienststellen oder auch nur auf Theile desselben erstrecken.

Rücksichtlich der Oberbauschwellen hat jeder Offerent die von ihm zur Lieferung angebotene Anzahl unter Bezeichnung der Holzgattung im Offerte anzugeben.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind, sammt den Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, unter Beischluss der unterfertigten Detailausweise **längstens bis 10. September d. J., Mittags 12 Uhr,** versiegelt bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht. Hiebei sind die Offerte getrennt nach zwei Gruppen auszufertigen und dem entsprechend auch das Couvert mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Schwellen, Extra- und Brückenhölzern", resp. mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Werk- und Schnitthölzern, sowie von Holzkohle und Brennholz" zu versehen.

Die Preise sind franco einer bestimmten Station oder mehrer namentlich anzuführender Stationen der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Linien inclusive aller Spesen zu notiren.

Jede Offerte muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die das offerirte Materiale betreffenden speciellen Lieferbedingnisse vollinhaltlich bekannt sind und dass er sich denselben unterwirft, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und speciellen Bedingnisse dem Offerte beigeschlossen sein.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht vollkommen entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Verlautbarung dieser Lieferungs-Ausschreibung erfolgt gleichzeitig auch Seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern.

Wien, am 15. August 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

(524)

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahluug und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

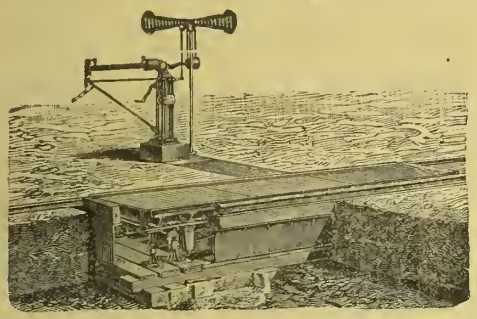
Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien:

Carl Habenicht, Wien, I., Nibelungengasse 1.

Telephon Nr. 2796. (526)

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Christoph Schramm
Lack- und Firniss-Fabriken
Wien-Simmering und Offenbach a/M.
Errichtet 1837.
Filiale in BERLIN S.W., Alexandrinenstrasse Nr. 23.
Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke
Kutschenlacke, Präparationslacke
Terebine, Filling up.-Spachtelkitt
Locomotivlacke (516)
in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
DRAISINEN,
Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,
Patronen und Geschosse. (512)

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv.
Wagenfabrik Schustala & Co.
in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegraphenstation.
Gegründet im Jahre 1850.
(527)
FABRIKATION:
Eisenbahnfahrzeuge,
als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart, **Salon- und Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung, **Post-, Gepäck-** und alle Arten von **Güterwaggons, Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons, Schotter-, Bahn-** und **Kippwagen** etc.
Tramwaywaggons
für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb,
ferners alle
Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;
ausserdem
alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen
modernster Façon, **Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen** und alle Arten von **Strassenfuhrwerken** überhaupt.
Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.
Niederlagen:
Wien, I., Kolowratring 8. — Lemberg, II., Carl Ludwigstrasse 5. — Breslau, Tauentzienplatz 7. — Ratibor, Preuss.-Schlesien. — Berlin, Carlstrasse 5. — Czernowitz, Siebenbürgerstrasse 9.
Filialwerkstätten:
Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — Ratibor, Preuss.-Schlesien.

Die Erste Wiener Petroleum-Raffinerie und Fettwaaren-Fabrik

von **Gust. Wagenmann in Wien,** VI. Bez., Magdalenenstrasse 16

empfiehlt in bekannter bester Qualität folgende Specialitäten für Eisenbahnen:

Eisenbahnwaggons-Achsenöl, sehr fett, gut capillirend, für	Sommerverbrauch	fl. 8·50
„ „ „ „ „ „	Winterverbrauch	fl. 9·—
Locomotivenöl, „ „ „ „ „	Sommerverbrauch	fl. 10·50
„ „ „ „ „ „	Winterverbrauch	fl. 11·—
Eisenbahnwaggons-Schmiere	„ Sommerverbrauch	fl. 24·—
„ „	„ Winterverbrauch	fl. 23·—
Cylinderöl		fl. 22·—
Cylinderschmiere		fl. 23·—
Conservirungsschmiere (Verhanfungspasta)		fl. 25·—
Spurfett in Stangen oder Platten		fl. 52·—

(525)

Petroleum, gefahrloses, Kaiseröl, Gasöl, Ligroine, Wiener Stearinkerzen, Austriakerzen, Paraffinkerzen zu billigsten Tagespreisen.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

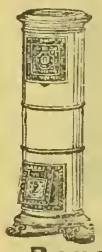
Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling



kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 93. Wien, 18. August 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Bestimmung des § 1327 a. b. G.-B., wonach der hinterlassenen Frau und den Kindern eines Getödteten ein Schadenersatzanspruch gegen den an dem Tode Schuldtragenden zusteht, ist auch auf andere Personen, welchen dem Getödteten gegenüber ein gesetzlicher Anspruch auf Alimentation zustand, analog anzuwenden.

(Plenar-Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 14. Jänner 1896, Z. 24.)

Bei einem Raufhandel wurde C. getödtet. Nach seinem Tode wurde ihm von der A. ein uneheliches Kind geboren. Die Mutter und die gesetzliche Vertretung des unehelichen Kindes begehrten mittelst Klage:

1. es seien C. durch einen aufzustellenden Curator und D. und Genossen im eigenen Namen schuldig, die Vaterschaft des C. zu dem von der A. geborenen unehelichen Kinde anzuerkennen;
2. D. und Genossen seien, weil sie den Tod des Erstgeklagten verschuldeten, im Sinne des § 1327 a. b. G.-B. in solidum schuldig, für den Unterhalt des unehelichen Kindes des Getödteten bis zu seiner Selbsterhaltungsfähigkeit durch Leistung einer monatlich im Vorhinein zu zahlenden Alimentation Sorge zu tragen und die bis zur Klageerhebung bereits verfallenen Alimentationsraten der Mutter des unehelichen Kindes zu ersetzen.

Gegen das zweite Begehren wendeten die Geklagten ein, dass die Bestimmung des § 1327 a. b. G.-B. sich nur auf die ehelichen Kinder desjenigen, dessen Tod verschuldet wurde, beziehe, daher auf den vorliegenden Fall, in welchem das uneheliche Kind des Getödteten klagbar auftritt, nicht anwendbar sei.

Die erste Instanz wies diese Einwendung als unbegründet zurück. Zur Begründung dieser Entscheidung wurde angeführt: § 1295 a. b. G.-B. bestimmt, dass Jedermann das Recht hat, vom Beschädiger den Ersatz jenes Schadens zu begehren, welchen ihm dieser aus Verschulden zugefügt hat, und § 1293 a. b. G.-B. bezeichnet jeden Nachtheil, der Jemandem am Vermögen, an Rechten oder an seiner Person zugefügt worden ist, als Schaden. Da nun der Getödtete einen Ersatz nicht selbst fordern kann, so muss offenbar das Recht, Schadenersatz zu verlangen, auf jene Personen übergehen, denen in Folge seines Todes ein Schaden im Sinne des § 1293 a. b. G.-B. zugegangen ist. Als solche Personen nennt der § 1327 a. b. G.-B. zuerst diejenigen, welchen durch diesen Tod Kosten entstanden sind, und hierauf die Frau und die Kinder des Getödteten. Aus diesen Gesetzesbestimmungen muss geschlossen werden, dass die letzterwähnten Personen nicht die einzigen seien, welchen im Falle der Tödtung Schadenersatzrechte zustehen, dass letztere vielmehr allen jenen zukommen, welche in Folge der Tödtung an ihren Rechten Schaden gelitten haben. Zu diesen Personen müssen aber auch diejenigen gezählt werden, welche der Getödtete zu erhalten verpflichtet war, und hiezu sind nach § 167 a. b. G.-B. auch die unehelichen Kinder desselben zu rechnen. . . . . .

Ueber Appellation der Geklagten bestätigte das Oberlandesgericht das erstrichterliche Urtheil mit folgender Motivirung:

Dem ersten Richter muss darin beigestimmt werden, dass die Geklagten zur Ersatzleistung im Sinne des § 1327 a. b. G.-B. verurtheilt wurden; die Einschränkung des Anspruches auf die ehelichen Kinder allein kann aus der Textirung des § 1327 a. b. G.-B. nicht abgeleitet werden, denn auch die unehelichen Kinder haben von ihrem Vater den Unterhalt anzusprechen, wie dies in den erstrichterlichen Gründen zutreffend auseinandergesetzt wurde. Der Umstand, dass der Erstgeklagte, welcher sich im besten Alter befand, vermögenslos gestorben ist, kann nicht in Betracht kommen, denn derselbe war, wie aus den Processausführungen und den Aussagen der abgehörten Zeugen hervorgeht, vollkommen erwerbsfähig, nicht ohne bessere Vorbildung, und demnach im Stande, den Unterhalt seines ausserehelichen Kindes zu bestreiten.

Der Oberste Gerichtshof gab der ausserordentlichen Revisionsbeschwerde keine Folge, weil ein die Nullität der untergerichtlichen Urtheile begründendes Formgebrechen nicht vorliegt, in denselben aber auch eine offenbare Ungerechtigkeit nicht gefunden werden kann, wenn insbesondere erwogen wird, dass nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche, wie sich aus § 1311 ergibt, im Falle des Schadenersatzes überhaupt jeder Schaden zu ersetzen ist, welcher ohne das schuldbare Benehmen nicht eingetreten wäre, dass demnach die Vorschrift des § 1327 a. b. G.-B., wonach der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden muss, nicht als eine Ausnahmsbestimmung, sondern als die Anwendung des oben angeführten allgemeinen Grundsatzes auf einen speciellen Fall des Schadenersatzes sich darstellt, dass mithin für die einschränkende Interpretation dieser letzteren Bestimmung das Gesetz keinen ausreichenden Anhaltspunkt bietet, vielmehr im Sinne des § 7 a. b. G.-B. die analoge Anwendung des § 1327 a. b. G.-B. auf jene Personen, welchen dem Getödteten gegenüber ein gesetzlicher Anspruch auf Alimentation zustand, geboten erscheint.

Aus den Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen.

Der Grossvater eines ausserehelich geborenen Enkels hat im Falle des durch einen Betriebsunfall erfolgten Todes des letzteren keinen Anspruch auf eine Ascendentenrente.

(Entscheidung vom 11. April 1896, Z. 115.)

J. M., ausserehelicher Sohn der Th. M., einer ehelichen Tochter des Klägers, starb an den Folgen eines Bahnverkehrsunfalles.

Die Klage des Vaters der Th. M., welcher behauptet, den Verunglückten bis zur Selbsterhaltungsfähigkeit verpflegt und erzogen zu haben und sohin von demselben unterstützt worden zu sein, wurde vom Schiedsgerichte im Wesentlichen mit folgender Motivirung abgewiesen:

Die Rechtsanschauung des Klägers, dass einem bedürftigen Ascendenten, dessen einziger Ernährer der Getödtete gewesen ist, die Rente ohne Rücksicht darauf, ob die Verwandtschaft auf eheliche oder uneheliche Abstammung sich gründet, gebührt, entbehrt der gesetzlichen Grundlage. Die Ascendenten sind nach § 7, lit. b. U.-V.-G., vielmehr nur dann entschädigungsberechtigt, wenn die Verwandtschaft sich auf eheliche Abstammung stützt; denn § 42 a. b. G.-B. versteht unter Eltern alle Verwandten der aufsteigenden Linie, und § 165 a. b. G.-B. auf dessen Bestimmungen mangels einer besonderen Vorschrift im Unfallversicherungs-Gesetze zurückgegangen werden muss, verfügt, dass uneheliche Kinder von den Rechten der Familie und der Verwandtschaft ausgeschlossen sind. Hieraus folgt, dass ein uneheliches Kind mit Ausnahme der Mutter in der aufsteigenden Linie keine Verwandten hat, und dass, wenn eine gesetzliche Vorschrift in gleicher Weise die eheliche und uneheliche Verwandtschaft treffen soll, dies im Gesetze ausdrücklich vorgesehen sein muss (vergl. § 65 a. b. G.-B., letzter Satz: „es mag die Verwandtschaft aus ehelicher oder unehelicher Geburt entstehen").

Dass auch das Unfallversicherungs-Gesetz denselben Standpunkt einnimmt, ergibt sich einerseits aus dem Abgange einer besonderen gegentheiligen Norm, was die Anwendung der sonstigen für alle Rechtsverhältnisse giltigen Gesetze bezüglich dieser Frage rechtfertigt, andererseits aus dem Zusammenhalte der Bestimmungen der lit. a und b des § 7 U.-V.-G. Lit. a unterscheidet nämlich ausdrücklich zwischen ehelichen und unehelichen Kindern und begünstigt die ersteren gegenüber den letzteren bezüglich des Percentsatzes der Rente; lit. b macht diesen Unterschied nicht und kann demnach bei Anwendung des obigen Grundsatzes nur die eheliche Abstammung im Auge haben. Die gegentheilige Anschauung würde, da das Gesetz nicht unterscheidet, zu der Consequenz führen, dass die ehelichen und unehelichen Ascendenten in Ansehung des Rentenausmasses gleichgestellt wären, eine Consequenz, welche vom Gesetze, das die uneheliche Descendenz ungünstiger behandelt als die eheliche, gewiss nicht gewollt ist, und die auch mit den Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes im Widerspruche stünde. Dass Kläger den Verunglückten erzogen hat, rechtfertigt nach dem Unfallversicherungs-Gesetze einen Anspruch gegen die Versicherungsanstalt nicht.

Ein bei der Auswechslung der Schienen in der Verkehrshalle einer Eisenbahn erlittener Unfall ist ein Bahnverkehrsunfall.

(Entscheidung vom 7. März 1896, Z. 69.)

Der Oberbauarbeiter J. B. war eines Tages mit dem Auswechseln der Schienen in der Halle auf dem Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Wien beschäftigt; derselbe glitt bei dieser Arbeit aus und fiel rücklings zu Boden, wobei er sich einen doppelseitigen Leistenbruch zuzog. Das Schiedsgericht erkannte diesen Thatbestand als Bahnverkehrsunfall, und zwar mit folgender Motivirung:

Die Arbeit, welche J. B. im Momente des Unfalles verrichtete, stand sachlich und örtlich mit dem Eisenbahnverkehre im innigsten Connexe, da dieselbe auf die Instandsetzung einer für den Verkehr essentiellen Vorkehrung gerichtet war; denn die Herstellung des Schienenstranges, dessen Vorhandensein den Eisenbahnverkehr ermöglicht, stellt sich zweifellos als eine derartige Vorkehrung dar. Die Arbeitsleistung erfolgte ferner auf den Geleisen der Verkehrshalle und musste laut Aussage der vernommenen Zeugen mit besonderer Beschleunigung durchgeführt werden, da die auszutauschenden Geleise von den einfahrenden Zügen benützt wurden. Dieselbe wurde demnach im Banne jener erhöhten Gefahr verrichtet, welcher die den Verletzten privilegirenden Bestimmungen des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, Rechnung tragen.

Ein bei dem Ausladen von Kohle aus auf dem Geleise ohne vorgespannte Locomotive ruhig stehenden Wagen erlittener Unfall ist kein Bahnverkehrsunfall.

(Entscheidung vom 18. April 1896, Z. 123.)

Der Kohlenlader J. P. hatte am 25. Mai 1895 aus Kohlenwagen, welche mit einander verkuppelt auf einem Stutzgeleise im Heizhausrayon ruhig standen und denen eine Locomotive nicht vorgespannt war, die Kohle auf den Kohlenlagerplatz auszuladen. Um leichter ausladen zu können, versuchte J. P. die seitliche Fallthüre des Wagens durch Unterlegen eines Steines auf die stützende

schmiedeiserne Console höher zu heben, bezw. besser zu öffnen. Die Thüre entglitt ihm und fiel auf seinen Unterarm, der, zwischen Console und Fallthüre liegend, gequetscht wurde.

Diesem Thatbestande versagte das Schiedsgericht die Qualification als Bahnverkehrsunfall aus folgenden Gründen:

Das Vorkommniss, welches die Verunglückung des Klägers zur Folge hatte, ereignete sich zwar im Betriebe, aber nicht im Verkehre der Bahnunternehmung; das Betriebsmittel, welches den Anlass zu dem Unfalle bot, war in dem Zeitpunkte der Ereignung in keinem unmittelbaren Zusammenhange mit dem Verkehre oder mit den auf denselben gerichteten Vorkehrungen.

Wenn auch die auszuladende Kohle bestimmt war, auf den Locomotiven als Heizmateriale verwendet zu werden, so folgt aus dieser Zweckbestimmung noch nicht, dass die Thätigkeit des Klägers, welche derselben diente, auf den Eisenbahnverkehr unmittelbar gerichtet war. Dem Betriebsvorgange mangeln daher die charakteristischen Merkmale einer Verkehrsereignung und der specifischen Gefahren der Anwendung der Dampfkraft, welche nach den Intentionen des Gesetzes eine Begünstigung der Eisenbahnbediensteten für den Fall der Verunglückung beim Verkehre rechtfertigen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Unterführung der Bahngeleise in km 431·4/5 durch ein Rohr der Wasserleitung der Stadt Laibach.) Die Unterführung der Bahngeleise in km 431·4/5 durch ein Rohr der Wasserleitung der Stadt Laibach wurde bewilligt. [E.-M.-Z. 6122/I.]

— (Aufstellung von Pendelschranken bei der Niveauübersetzung der Friedhofgasse in Graz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Aufstellung von Pendelschranken mit Hebelvorrichtung bei der Niveauübersetzung der Friedhofgasse in Graz. km 211·936, für den 22. August anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr v. Camerlander bestimmt. [G.-I.-Z. 14.348.]

Projectirte Localbahn Kimpolung-Dornawatra. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Kimpolung der Localbahn Hatna-Kimpolung nach Dornawatra mit einer Abzweigung von Pozoritta nach Fundul-Moldowi (Luisenthal) die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 2. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete de Belafalva betraut. [E.-M.-Z. 7117.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Waldbahn Russ-Moldawitza. (Typengenehmigung für eine Locomotive.) Der Firma Louis Ortlieb, Dampfsägewerk in Russ-Moldawitza, wurde für die von der Locomotivfabrik Krauss & Co., Actiengesellschaft, München und Linz, vorgelegten Typenpläne für eine zweiachsige Tenderlocomotive, welche für den Betrieb auf der normalspurigen Waldbahn Russ-Moldawitza bestimmt ist, die Genehmigung ertheilt. [23. Juli, Z. 311/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Kecskemét—Tizsa-Ugh. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 87 vom 19. Juli und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die vom kgl. ungar. Handelsminister mit Z. 38.470 vom 4. Juni erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Baues der projectirten Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh, deren Betrieb die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen führen wird (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 3). Die Concessionäre dieser von der Station Kecskemét der Linie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und diese mit dem Theissufer bei Tisza-Ugh verbindenden Linie sind die Budapester Ingenieure Hermann Linzer und Julius Braun. Die effectiven Baukosten der genannten, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurig zu erbauenden und als solche zu betreibenden, 22·3 km langen Localbahn sind mit 780.000 fl., das ist 25.325 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 67.000 fl. auf die Bechaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind zu erbauen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Kecskemét der Linie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova;
2. Kisfa, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr;
3. Koháry-Szt. Lörincz, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Szikra-Alpár, Station für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen;
5. Tisza-Ugh, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Tisza-Ugh-Rév, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr;
7. Ugh-Tiszapart (Theissufer), Uferquai-Bahnhof für Uebergangsfrachten auf die und von den Theissschiffen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 29. Juli, Z. 50.311, dem Budapester Grosshändler Albert Lamarche die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für folgende, als normalspurig zu erbauende und zu betreibende Localbahnen auf die Dauer eines Jahres ertheilt:

a) für eine von der Station Nagy-Károly der Linie Debreczen—Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Szilágyságer Localbahn (Linie Nagy-Károly—Zilah) abzweigende und diese mit der Linie Nyiregyháza—Mátészalka entweder in deren Endstation Mátészalka oder in der Station Nyirbátor;
b) für eine von einer dieser beiden Stationen aus die Linie a) entweder in der Station Batyn oder in einer der nächst dieser gelegenen Stationen Som oder Beregszász mit der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget verbindende Linie.

Politisch-administrative Begehung projectirter Eisenbahnen. (Rechtzeitige Einladung der Interessenten.) Anlässlich von Seiten mehrerer Interessenten dem kgl. ungar. Handelsminister zur Kenntniss gelangter Beschwerden wegen verspäteter oder unterbliebener behördlicher Avisirung des Zeitpunktes etc. politisch-administrativer Begehungen projectirter Eisenbahnlinien hat dieser an sämmtliche Municipien, sowie an die Hauptstadt und an den hauptstädtischen Verwaltungsausschuss eine Verordnung erlassen, wonach zu den administrativen Begehungen von Eisenbahnen sowohl die behördlichen Organe, als die Interessenten rechtzeitig einzuladen sind. Der jeweilige Leiter der Commission hat festzustellen, ob diese Einladungen rechtzeitig erfolgt sind.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung des zweiten Geleises auf der Strecke Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota und Verkehrseröffnung.) Am 4. August fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter des k. und k. vierten Corpscommandos, der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung des zweiten Geleises der Hauptlinie Budapest (V. Stadtbezirk)—Uj-Pest—Rákos-Palota der Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) statt. Nachdem die Commission die Bauausführung desselben als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Be-

willigung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes. Die Flügelbahn, bezw. Verbindungslinie der Hauptlinie mit der Linie Rudolfsquai (Akademie) — Podmaniczkygasse der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 und 64) wird im Laufe der nächsten Tage dem Betriebe übergeben werden, womit dann die erste Serie der Projecte der Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft verwirklicht ist. Die bisher erbauten und für elektrischen Betrieb eingerichteten Linien wurden von der Budapester Bauunternehmung Mändel, Hoffmann & Quittner ausgeführt.

Schmalspurige Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg)-Zalathna-Kénesd. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes der Linie Zalathna—Kénesd.) Am 21. Juli fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Arpád Papp des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der den Betrieb führenden kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der in Fortsetzung der schmalspurigen Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna erbauten, 4·6 km langen Localbahnstrecke Zalathna—Kénesd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87) statt. Die genannte Strecke ist vorläufig nur für den Güterverkehr eingerichtet, und wird der Personenverkehr voraussichtlich erst nach dem bereits beschlossenen Bau der Strecke zum Anschlusse an die Endstation Brád der projectirten Localbahn Gurahoncz-Brád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 und 135 ex 1895) activirt werden. Nachdem der Commissionsleiter den Bauzustand und die Einrichtung der neuen Linie entsprechend befand, wurde die sofortige Eröffnung des Betriebes gestattet.

Bergbahn mit Zahnradbetrieb von Csorba zum Csorbaer See. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 28. Juli fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Arpád Képessy und mit Beiziehung der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Vertreter der den Betrieb führenden Kaschau-Oderberger Eisenbahn die technisch-polizeiliche Begehung der von der Station Csorba der Linie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn aus zum Csorbaer See führenden Bergbahn mit Zahnradbetrieb statt. Die von genannter Gesellschaft in sehr schwierigem Terrain nach den neuesten Principien der Technik erbaute und eingerichtete Linie hat eine Länge von 5·3 km, theilweise mit Steigungen von 127 Permille. Nachdem die Commission die gesammte Ausführung des Baues sowohl vom technischen als vom sicherheitspolizeilichen Standpunkte aus durchaus entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 28. Juli aufgenommen wurde.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Frachtberechnung für die Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen aus Ungarn nach Bayern und Süddeutschland.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat folgende Kundmachung erlassen: Für lebendes Geflügel in Wagenladungen, welches von ungarischen Stationen nach Bayern und Süddeutschland verfrachtet wird und auf den bayerisch-österreichischen Grenzstationen zur Umexpedition gelangt, erfolgt die Frachtberechnung auf deutscher Seite nach dem Flächenraume der benützten Eisenbahnwagen auf Grund der Frachtsätze für Kleinvieh. Nachdem an den Geflügel-Specialwagen der kgl. Ungar. Staatsbahnen der wirkliche Flächenraum nicht angeschrieben ist und dieselben entweder überhaupt keine Angaben über die Bodenfläche oder nur solche aufweisen, welche sich auf die von den Steigen benützte Nutzfläche beziehen, wird der Flächenraum dieser Wagen zum Zwecke der Frachtberechnung bis auf Weiteres durch Multiplication der angeschriebenen Wagenlänge und Breite ermittelt.

Waarenverkehr Ungarns im ersten Semester 1896. (Statistischer Ausweis.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den Waarenverkehr (per Eisenbahn und Schiff) Ungarns im ersten Semester zufolge, betrug die Menge der Einfuhr 143.571 Stück (+ 36.348) und 17,149.396 q (+ 1,736.167), die Ausfuhr 1,720.145 Stück und 22,066.160 q. Die Ausfuhr hat um 537.065 Stück und 4,220.324 q zugenommen. Bei der Steigerung der Einfuhr entfällt der Hauptantheil, nämlich 1·18 Millionen Metercentner, auf Kohle. Bei der Ausfuhr zeigt sich eine wesentliche Zunahme bei Getreide, namentlich bei Mais, von welchem Artikel um 1·18 Millionen Metercentner mehr exportirt wurde. Im Mahlverkehre wurden im Juni 60.403 q Weizen (+ 37.147 q) eingeführt; im ersten Halbjahre insgesammt 393.387 q (+101.000 q). Ausgeführt wurden 465.394 q Mehl.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. April die 3·6 km lange Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Vohwinkel und dem Bahnhofe Elberfeld-Varresbeck im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ohne Zwischenstation für den Güterverkehr. Am 16. April die 28·1 km lange normalspurige Nebenbahn Bentheim-Neuenhaus der Bentheimer Kreisbahn für den öffentlichen Verkehr mit den dem Personen- und Güterverkehre dienenden Stationen Bentheim, Nordhorn und Neuenhaus, den für denselben Verkehr eingerichteten Haltestellen Quenndorf-Schüttdorf, Neerlage, Hestrup, Brandlecht und Frenswegen, sowie mit der Personenhaltestelle Bad Bentheim. Am 20. April die 4·5 km lange schmalspurige Strassenbahn (Kleinbahn) mit Dampfbetrieb vom Orte Plettenburg bis zur Staatsbahnstation Plettenburg für den Güterverkehr; zur Vermittlung des Ueberganges des Stückgutverkehres führt ein schmalspuriges Geleise bis zum Güterschuppen der Staatsbahn; für den übergehenden Wagenladungsverkehr ist die Einrichtung getroffen, dass ein Schmalspurgeleise der Kleinbahn von einem aus den Nebengeleisen des Staatsbahnhofes abzweigenden normalspurigen Uebergabegeleise in der Weise aufgenommen wird, dass mit Verwendung von Rollböcken die normalspurigen Eisenbahnwagen auf die Geleise der Kleinbahn übergeführt werden können. Eine Uebergabe von Gütern behufs Weiterbeförderung auf der Kleinbahn findet statt, wenn die Frachtbriefe als Bestimmungsort „Plettenburg, Station der Strassenbahn" vorschreiben oder wenn vom Absender oder Empfänger der Sendungen die Weiterbeförderung mit der Strassenbahn besonders verfügt ist; die 19·43 km lange Kleinbahn Anklam-Lassan mit der 10·56 km langen Abzweigung von Crenzow nach Buddenhagen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; an den beiden Strecken liegen folgende Stationen mit den beigefügten Entfernungen, und zwar auf der Kleinbahn: Belzow (4·14 km von Anklam, Peenebahnhof), Dangzin (7·03 km), Crenzow (10·33 km), Lentschow (15·23 km) und Lassan (19·43 km); auf der Zweigbahn: Rubkow (0·55 km von Crenzow), Buggow (2·85 km), Wahlendow (5·86 km) und Buddenhagen (10·56 km); die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; ebenso ist die Annahme und Auslieferung von Vieh (ausgenommen Kleinvieh in Wagenladungen) in Anklam vorläufig ausgeschlossen; die Leitung des Betriebes ist der Firma Lenz & Cie. in Stettin übertragen. Ferner am 27. April die Kleinbahn Gr.-Peterwitz—Katscher mit den Stationen Gr.-Peterwitz (Anschlussstation an die Staatsbahnstrecke Ratibor—Leobschütz), Ratsch und Katscher für den öffentlichen Verkehr; nach und von der Station Ratsch ist eine Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen ausgeschlossen.

b) In Oldenburg: Am 1. April die 4·37 km lange Strecke Zetel—Neuenburg i. Old. der grossh. Oldenburgischen Staatseisenbahnen mit dem Bahnhofe Zetel (bestehende Station), der Haltestelle Schweinebrück (2·32 km) und dem Bahnhofe Neuenburg i. Old. für den Gesammtverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren, welche nicht im Packwagen befördert werden können, bleibt im Verkehre mit Schweinebrück jedoch bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Strecke Zetel—Neuenburg i. Old. gehört zu den Vareler Nebenbahnen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. April die Haltestelle Wirsehkowitz an der Strecke Jaroschin—Oels im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen und von Leichen; die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; ferner die Haltestelle Wahrstedt—Velpke zwischen den Stationen Bahrdorf und Oebisfelde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr. Am 15. April die Haltestelle Silberhütte an der Strecke Langelsheim—Clausthal—Zellerfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Gepäcksverkehr nach und von den-

jenigen Stationen, für welche eine directe Personenabfertigung besteht; die Haltestelle Marienwalde zwischen den Stationen Augustwalde und Woldenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den gesammten Viehverkehr. Am 20. April die Haltestelle Rückenwaldau zwischen den Stationen Modlau und Armadebrunn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher dem Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr diente, auch für den Eil- und Stückgutverkehr; der provisorische Haltepunkt Ausstellung zwischen den Stationen Berlin Görlitzer Bahnhof und Baumschulenweg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welcher eine Filiale der Station Treptow (Ringbahn) bildet, für den Personenverkehr.

b) In Bayern: Am 13. April die Güterhaltestelle Leinau zwischen den Stationen Pforzen und Kaufbeuren der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungsverkehr der Actiengesellschaft für Kohlenbergbau in Irsee.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Medusa" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 20. Juni mit 11 Passagieren und 1348 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 6836 Stück verschiedenen Hölzern von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 2 Colli Mützen, 30 Colli Bier, 14 Colli Tabak, 4 Colli Oel, 66 Colli Esswaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 40 Colli Zucker, 4 Colli Metallwaaren, 20 Colli Spiritus, 196 Stück Bretter; nach Soerabaya 100 Colli Mehl; nach Batavia 1 Collo Glaswaaren; nach Samarang 12 Colli Papier, 24 Colli Seife; nach Padang 25 Colli Mehl; nach Tjilatjap 15 Colli Mehl; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Suez 13 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 13 Colli Papier, 2 Colli Metallwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 10 Colli Porzellanwaaren, 315 Colli Zucker; nach Suakim 12 Colli Thonwaaren, 110 Colli Seife; nach Aden 1 Collo Manufacturwaaren, 25 Colli Zündhölzchen, 5 Colli Metallwaaren, 8 Colli Schuhwaaren, 225 Colli Zucker, 20 Colli Mehl, 500 Stück Bretter, 5000 Stück Fugleisten, 640 Stück Staffeln, 500 Stück halbe Staffeln; nach Massaua 150 Colli Bier, 340 Colli Zucker, 50 Colli Spiritus, 6 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 7 Colli Porzellan, 200 Colli Seife, 9 Colli Esswaaren; nach Hodeidah 23 Colli Metallwaaren, 6 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 70 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 10 Colli Papier, 45 Colli Mehl; nach Delagoa-Bay 1 Collo Tabak; nach Chinde 151 Colli Glasperlen; nach Karachi 54 Colli Papier, 5 Colli Knöpfe, 5 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Mützen, 10 Colli Zucker, 6 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Garne, 14 Colli Möbel, 11 Colli Seife, 1 Collo Musikinstrumente, 12 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Metallwaaren, 28 Colli Glasperlen; nach Bombay 125 Colli Quecksilber, 13 Colli Mützen, 12 Colli Knöpfe, 5 Colli Erdwachs, 53 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Muster, 9 Colli Esswaaren, 870 Colli Papier, 132 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Farben, 12 Colli Garne, 89 Colli Lampen, 16 Colli Spielwaaren, 38 Colli Möbel, 131 Colli Manufacturwaaren, 373 Colli Metallwaaren, 41 Colli Glasperlen, 30 Colli Chemikalien, 1 Collo Schuhwaaren, 53 Colli Wein, 136 Colli Glaswaaren, 10 Colli Zündhölzchen, 211 Colli Uhren; nach Bagdad 22 Colli Farben, 47 Colli Papier, 10 Colli Glasperlen, 25 Manufacturwaaren, 9 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Zündhölzchen; nach Bassorah 32 Colli Glaswaaren, 2 Colli Metallwaaren, 3 Colli Uhren, 12 Colli Mützen, 8 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Zucker, 20 Colli Farben, 67 Colli Papier, 50 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 120 Colli Zündhölzchen; nach Bunder-Abbas 1 Collo Parfümerien; nach Mangalore 2 Colli Kurzwaaren; nach Goa 1 Collo Muster; nach Colombo 1 Colli Mützen, 11 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 10 Colli Garne, 42 Colli Papier, 6 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Lampen, 16 Colli Seife, 2 Colli Mehl; nach Rangoon 70 Colli Metallwaaren, 20 Colli Garne, 25 Colli Glasperlen, 29 Colli Papier, 37 Colli Lampen, 6 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 15 Colli Baumwollwaaren; nach Port-Natal 13 Colli Metallwaaren; nach Pondichery 1 Collo Holzwaaren; nach Madras 97 Colli Papier, 11 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Lampen, 18 Colli Metallwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren, 20 Colli Garne, 3 Colli Glasperlen; nach Calcutta 47 Colli Glasperlen, 2 Colli Mützen, 50 Colli Quecksilber, 500 Colli Maschinenöl, 135 Colli Manufacturwaaren, 152 Colli Lampen, 118 Colli Garne, 30 Colli Schuhwaaren, 20 Colli Bier, 24 Colli Uhren, 254 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Möbel, 56 Colli Glaswaaren, 48 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Knöpfe, 198 Colli Papier, 122 Colli Metallwaaren, 154 Colli Wein; nach Penang 33 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Garne, 2 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Seife, 4 Colli Metallwaaren, 81 Colli Papier; nach Singapore 120 Colli Bier, 20 Colli Erdwachs, 7 Colli Kurzwaaren, 29 Colli Wein, 5 Colli Garne, 1 Collo Knöpfe, 50 Colli Cement, 50 Colli Mehl, 29 Colli Metallwaaren, 1 Collo Mützen, 3 Colli Manufacturwaaren, 40 Colli Baumwollwaaren, 145 Colli Papier; nach Soerabaya 27 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 6 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Knöpfe, 273 Colli Erdwachs, 590 Colli Mehl; nach Batavia 20 Colli Erdwachs, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 10 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren, 41 Colli Papier; nach Bangkok 4 Colli Baumwollwaaren, 28 Colli Garne; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Macassar 5 Colli Papier, 25 Colli Mehl, 17 Colli Baumwollwaaren; nach Tegal 20 Colli Mehl; nach Cheribon 10 Colli Mehl; nach Palembang 4 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Papier; nach Menado 12 Colli Mehl; nach Ternate 4 Colli Glasperlen; nach Hongkong 190 Colli Stahl, 4 Colli Manufacturwaaren, 579 Colli Zündhölzchen, 25 Colli Bier, 59 Colli Papier, 28 Colli Seife; nach Manila 87 Colli Papier, 38 Colli Garne, 425 Colli Bier, 1 Collo Baumwollwaaren; nach Shanghai 17 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Seife, 5 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Zündhölzchen; nach Wladivostok 1 Collo Olivenöl; nach Tientsin 2 Colli Manufacturwaaren; nach Kobe 51 Colli Schrot, 39 Colli Manufacturwaaren und nach Yokohama 4 Colli Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 917.681 fl. ö. W.

Wiener Donaucanal. (Einfahrt der Flösse in den Wiener Donaucanal bei Nussdorf.) Im Nachhange zur Kundmachung vom 3. August (Vrdgs.-Bl. Nr. 90), betreffend die Wiedereröffnung des Wiener Donaucanals bei Nussdorf, wird Seitens der Statthalterei in Wien mit Kundmachung vom 8. August bestimmt, dass die durch die freigelegte Durchfahrt an der Baustelle in Nussdorf in den Wiener Donaucanal einfahrenden Flösse eine Breite von höchstens 8 m besitzen und bei diesen Flössen die an denselben angebrachten Zwingen auf keiner Seite vor dem Flosskörper vorstehen dürfen. Denjenigen Flössen, welche dieser Vorschrift nicht entsprechen, ist die Einfahrt in den Wiener Donaucanal untersagt, und müssen dieselben, wie bisher, an den Landungsplätzen am Hautstrome der Donau anlegen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis 20. August.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

14. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Schenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Galatea", Capitän P. Komnenovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

18. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

19. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Delfino", Capitän F. Barharovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

14. August, Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich, } um
17. „ Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich, } Mitternacht.
19. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich, }

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 16. August, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig am 10. um 8 Uhr Abends.
Sonntag den 16. August, Dampfer „Stephanie" von Venedig nach Triest und retour. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früh, von Triest um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

16. August, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Galatea", Capitän P. Kommenovich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
16. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Memfi", Capitän S. Lucich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.
19. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Thalia", Capitän F. Kossovich,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.
20. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum),
Dampfer „Diana", Capitän G. Morovich,
mit Berührung von Brindisi, Santl Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. August, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan).
Dampfer „Vindohona", Capitän C. Bellen,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
3. Septhr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

20. Septhr., Dampfer „Orion", Capitän E. Klun, nach Santos, mit Berührung von Finme, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXIII. Stückes.) Das am 10. August herausgegebene CLXIII. Stück enthält unter

Nr. 2438: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 30. Juli 1896, Z. 99.937/I, betreffend das Verbot des Ab-, Zu- und Durchtriebes von Schweinen aus mehreren Ortschaften der Bezirke Bosn.-Dubica und Bosn.-Gradiska.

Nr. 2439: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. August 1896, Z. 75.560, betreffend Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 2440: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. August 1896, Z. 14.270, betreffend den Verkehr mit Handels-(Futter-)Schweinen in Schlesien.

Nr. 2441: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 7. August 1896, Z. 14.807, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 2442: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. August 1896, Z. 129 995, betreffend Sperrverfügungen anlässlich des Bestandes der Maul- und Klauenseuche und der Schweinepest in Croatien-Slavonien.

Nr. 2443: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 3. August 1896, Z. 20.757 IV, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Comitaten Croatiens und Slavoniens.

Nr. 2444: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 3. August 1896, Z. 21.009/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, Schafen und Ziegen aus dem Bezirke Bugojno in Bosnien.

Notiz: Verlegung des Contumazmarktes in Wien (St. Marx).

— (Inhalt des CLXIV. Stückes.) Das am 11. August herausgegebene CLXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2445: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 24. Juli 1896, Z. 96.630/I, betreffend Verbot des Ab-, Zu- und Durchtriebes von Schweinen rücksichtlich mehrerer Ortschaften der Bezirke Tesanj und Prnjavor.

Nr. 2446: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. August 1896, Z. 16.111/IV, betreffend Gestattung der Einfuhr von gesalzenem, geräuchertem und auch anders conservirtem Schweinefleisch aus Serbien nach Italien.

Nr. 2447: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. August 1896, Z. 16.258/IV, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2448: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 27. Juli 1896, Z. 98.237/I, betreffend Aufhebung des über den dalmatinischen Bezirk Metković verhängten Klauenvieh-Einfuhrverbotes.

Nr. 2449: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 8. August 1896, Z. 29.954, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 2450: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 8. August 1896, Z. 9507, betreffend die Vieheinfuhr aus Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLXV. Stückes.) Das am 12. August herausgegebene CLXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2451: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 8. August 1896, Z. 23.831, betreffend Verbot der Einbringung von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 2452: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. August 1896, Z. 76.882, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus Schlesien nach Niederösterreich.

Nr. 2453: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. August 1896, Z. 76.881, betreffend Beschränkung im Verkehre mit Klauenthieren aus Kärnten nach Niederösterreich.

Nr. 2454: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. August 1896, Z. 76.370, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach und durch Niederösterreich.

Nr. 2455: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. August 1896, Z. 27.331, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2456: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. August 1896, Z. 75.795, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz.

— (Inhalt des CLXVI. Stückes.) Das am 13. August herausgegebene CLXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2457: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 9. August 1896, Z. 22.761, betreffend Einfuhrsbeschränkungen für Wiederkäuer und Schweine aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2458: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 9. August 1896, Z. 13.757/II, betreffend Einfuhrsbeschränkung für Wiederkäuer und Schweine aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2459: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 10. August 1896, Z. 14.974, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus einigen Bezirken Bosniens.

Nr. 2460: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 8. August 1896, Z. 10.437, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 2461: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 11. August 1896, Z. 30.246, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2462: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 11. August 1896, Z. 24.062, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete und Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen gegen Dalmatien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. September 1896 treten zum Gütertarife für oben bezeichneten Verband die Nachträge 15 zu Heft 1 und 2 und der Nachtrag 4 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif) in Kraft.

Der Nachtrag 15 zu Heft 1 enthält eine Aenderung der besonderen Bestimmung für Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, eine Aenderung von Stationsnamen und eine vorübergehende Aenderung der im Nachtrage 14 aufgeführten Frachtsätze der Wagenladungsclassen C^1 und C^2, des Ausnahmetarifes 2 (Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen) und des Ausnahmetarifes 3 (Wolle etc.) für den Verkehr mit Marchegg und Wien nebst Vororten. Ausserdem werden durch diesen Nachtrag Ausnahmesätze für Getreide etc. zwischen Mähr.-Neustadt und Braunschweig, sowie Peine, für Kleie etc. zwischen Wien etc. und Oppurg, für Porzellanerde etc. zwischen Ober-Briž und Ober-Rottenbach, sowie zwischen Dobřan etc. und Bitterfeld, für Düngemittel zwischen Gebhardt und Wischau, ferner Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Magdeburg und Roztok eingeführt und verschiedene Berichtigungen durchgeführt.

Durch die Berichtigungen werden unter Anderem vom 1. October 1896 die im Nachtrag 14 auf Seite 32, bezw. 34 für die Stationen Crossen a. d. Elster und Eisenberg i. S.-A. im Verkehre mit den Stationen Floridsdorf, Wien und Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Jedlesee, Korneuburg und Wien der Oesterr. Nordwestbahn, sowie Stadlau und Wien der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft versehentlich aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Kleie etc.) gestrichen und die auf Seite 49 des genannten Nachtrages enthaltenen, zu niedrig bezifferten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 37 a (Düngemittel) bei Stassfurt um je 5 und bei den übrigen deutschen Stationen um je 4 Pfg. für 100 kg erhöht.

Durch Nachtrag 15 zu Tarifheft 2 kommt ein Ausnahmesatz für Porzellanerde etc. zwischen Nürschau und Bitterfeld und für Gyps zwischen Niedersachswerfen-Ilfeld und Königshof-Geleiseanlage zur Einführung.

Der Nachtrag 4 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 enthält Bestimmungen für den Verkehr mit Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und eine vorübergehende Aenderung der Frachtsätze der Wagenladungsclassen C^1 und C^2 für den Verkehr mit Wien und Nussdorf.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. August 1896. [595]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Aufhebung von Frachtsätzen.

Am 1. October 1896 kommen in oben bezeichnetem Verbande folgende Frachtsätze zur Aufhebung:

a) Sämmtliche in den Tarifheften 1 und 2 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Potsdam und Spandau des Directionsbezirkes Berlin;

b) die durch die Nachträge 9 zu den Tarifheften 1 und 2 eingeführten Sätze der Ausnahmetarife 34, bezw. 20 für Blei und Bleiglätte im Verkehre von den Stationen Bernburg, Lautenthal und Oker des Directionsbezirkes Magdeburg.

Wien, am 14. August 1896. [596]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. September 1896 gelangen nachstehende für alle Züge mit entsprechender Wagenclasse giltigen Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen **Wien Nordbahnhof** über Oderberg-Breslau und	Einfache Fahrt		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
Frankfurt a. O.	58·40	40·60	23·60
Berlin (Stadtbahn)	—	—	23·60

Die Preise für Wien—Berlin I. Classe im Betrage von Mk. 58·40 und II. Classe Mk. 40·60 bleiben ungeändert.

Auf vorbezeichnete Fahrkarten werden für die betheiligten deutschen Strecken 25 kg Gepäcksfreigewicht gewährt.

Wien, am 13. August 1896. [597]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg.

Fahrpreis-Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 90 vom 11. August 1896 unter Nr. 584 publicirten Fahrpreise für die Verbindung Wien Nordbahnhof – Magdeburg werden, wie folgt, abgeändert:

	Giltig für alle Züge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
Für einfache Fahrten . . .	62·60	43·70	25·80
„ Hin- und Rückfahrten .	108·90	75·50	42·70

Wien, am 13. August 1896. [598]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Aufnahme der Station Rummelsburg Rangirbahnhof.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 wird die Station Rummelsburg Rangirbahnhof der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin in den allgemeinen Tarif und in die Artikeltarife Nr. 1, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, dann 10 b und 15 b mit den für Berlin Schlesischer Bahnhof im Tarife vom 1. April 1895 vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

Wien, am 14. August 1896. [599]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge II zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2.

Am 1. October 1896 tritt je ein Nachtrag II zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1896 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband in Kraft.

Diese Nachträge enthalten unter Anderem theilweise neue, theilweise erhöhte und ermässigte Frachtsätze der Classen- und der bestehenden Ausnahmetarife, ferner neue Ausnahmetarife Nr. 63 (Steinkohlentheer), 64 (Fässer, Säcke), 65 (Hohlglaswaaren) und 66 (Zuckerrüben) des Heftes 1 und den neuen Ausnahmeterif Nr. 39 (Chlorbarium) des Heftes 2.

Exemplare dieser Nachträge können ab 15. September 1896 von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 8. August 1896. [600]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Niederländisch-Deutscher Eisenbahnverband, Theil I.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 1. September 1896 tritt zum Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbande, Theil I, vom 1. Jänner 1893 der Nachtrag V in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld erhältlich.

Wien, am 12. August 1896. [601]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Prolongation der Giltigkeitsdauer des Tarifes vom 1. August 1894 sammt Nachträgen.

Mit Bezugnahme auf die Verlautbarung in Nr. 81 dieses Blattes vom 21. Juli 1894, Seite 1403, wird kundgemacht, dass die Giltigkeitsdauer des Tarifes für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Malz, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, dann von gebrauchten leeren Säcken zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (galizische und Bukowinaer Linien) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Cassel, Bromberg, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Köln, Magdeburg, Münster, Posen, Stettin, ferner der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, der grossherzoglichen Eisenbahn-Direction in Oldenburg und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, giltig vom 1. August 1894, sammt Nachträgen I—IV bis einschliesslich 30. September 1896 verlängert wird.

Wien, am 12. August 1896. [602]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifes.

Mit 1. October 1896 tritt ein Tarif-Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung von Maschinen und Maschinentheilen von Süddeutschland nach Podwołoczyska transit für Südwestrussland im rubricirten Verkehre in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Heller = 25 Markpfennige für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. August 1896. [603]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1896 wurde die Station Marktredwitz der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in den allgemeinen Tarif (Abschnitt D, lit. a) durch Anstoss folgender Beträge an die directen Frachtsätze für Ingolstadt C.B. aufgenommen:

Eilgut	Frachtstückgut		Specialtarif für bestimmte Stückgüter		Allgemeine Classe		Specialtarife I			II		III	
	1	2	a	b	A	B	a	b		a	b	a	b
	Centimes für 100 kg												
536	268		195		163	145	122	110		122	85	85	53

Wien, am 17. August 1896. [604]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung einer Station.) Die Station Hanau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn wurde am 1. August in den Ausnahmetarif A für besondere Artikel im Verkehre mit den niederländischen Hafenstationen einbezogen.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die internationale Ausstellung für Hygiene, Volksernährung, Armeeverpflegung, Sport- und Fremdenverkehr und die damit verbundene Specialaustellung für badisches Kunstgewerbe in Baden-Baden — 15. August mit 2. September 1896 —
2. die internationale Ausstellung für Erzeugnisse und Bedarfsartikel der Bäckerei, Conditorei und verwandter Gewerbe in Breslau — 15. mit 23. August 1896 —
3. die 8. Specialausstellung von Foxterrier-Hunden in Homburg v. d. H. — 9. mit 11. August 1896 —
4. die Ausstellung von Fleischermaschinen und Geräthschaften in Mannheim — 3. mit 10. August 1896 —
5. die internationale Bienenzucht-Ausstellung in Reichenberg i. B. — 14. mit 18. August 1896 —
6. die Ausstellung von Feuerlöschmaschinen und Geräthen in Schweidnitz i. Schlesien — 22. mit 24. August 1896 —
7. die internationale Hundeausstellung in Spa — 8. mit 10. August 1896 —
8. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Stuttgart — 22. mit 25. August 1896 — und
9. auf die allgemeine Deutsche Fachgewerbe-Ausstellung für das Hôtel- und Wirthschaftswesen, sowie verwandter Gewerbe in Wiesbaden — 1. mit 31. August 1896.

Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, vom 1. April 1895. (Desinfection der zur Geflügelbeförderung benützten Wagen.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 wird zu § 44 der Verkehrsordnung folgende bayerische Zusatzbestimmung eingeführt·

„Im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unterliegen auch die zur Beförderung von Geflügel benützten Wagen einer Desinfection. Die Gebühren hiefür sind aus dem Nebengebührentarif zu entnehmen."

Vom gleichen Tage an wird der Nebengebührentarif (Abschnitt C und G) in Zifier II durch nachstehende Bestimmungen ergänzt:

„Für die Desinfection der zur Geflügelbeförderung benützten Wagen wird erhoben:

für einen einbödigen Wagen . . . . . 1 Mk. (59 Kreuzer)
für einen zwei- oder dreibödigen Wagen 2 Mk. (118 Kreuzer)
für einen vier- oder mehrbödigen Wagen 3 Mk. (176 Kreuzer)

Bei Einzelsendungen von Geflügel in Käfigen, Kisten u. dgl. wird eine Desinfectionsgebühr nicht erhoben."

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895. (Frachtsätze für die Beförderung von Sand.) Mit Giltigkeit vom 31. Juli 1896 kommen für die Beförderung von Sand in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung hiefür, verladen auf zurückgehenden bayerischen oder sächsischen Kohlenwagen, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

	Mark für 100 kg
von Luhe-Wildenau nach Marktredwitz . .	0·20
von Luhe-Wildenau nach Oberkotzau	0·23

Hienach ist der Ausnahmetarif Nr. 12 für Sand auf Seite 366 des Heftes C zu ergänzen.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1890. (Beförderung von Möbelwagen.) Für Möbelwagen, leere und beladene, welche die normale Länge von 6·50 m der französischen Eisenbahnwagen überragen und daher die Verwendung zweier französischer Wagen erfordern könnten, wird, auch wenn die Verladung auf nur einem grösseren Eisenbahnwagen erfolgen sollte, für die Strecken der Französischen Ostbahn ausser der Fracht für den Möbelwagen und seine Ladung die im Theil II b, Specialterif 28, § 1, Art. 3, für Schutzwagen vorgesehene Gebühr von 0·15 Frcs. pro Kilometer berechnet. Auf Seite 131, bezw. 285 des Theiles II, Abth. B, vom 1. Jänner 1890 ist entsprechend Vormerkung zu machen.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abth. A, vom 1. Jänner 1893. (Einführung des 2. Nachtrages.) Mit 1. August 1896 ist der 2. Nachtrag zum obgenannten Tarife in Kraft getreten. Er enthält Aendererungen des § 3 auf Grund der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum internationalen Uebereinkommen.

Nothstandstarif für Düngemittel im inneren bayerischen Verkehr vom 1. August 1896. (Ausgabe eines neuen Tarifheftes.) Die Bestimmungen, welche bezüglich der Berechnung der 20percentigen Frachtermässigung für gewisse Düngemittel im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Giltigkeit vom 1. August 1896 an bestehen, sind in ein besonderes Tarifheft zusammengefasst worden. Dieser neue Nothstandstarif für Düngemittel im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, giltig ab 1. August 1896 bis zum 1. Mai 1897, kann von Interessenten durch das Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Bayerisch - Sächsischer, Sächsisch - Südwestdeutscher und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Ausserkraftsetzung von Ausnahmetarifen.) Mit Ablauf des 31. August treten die in den obenbezeichneten Güterverkehren bestehenden Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz, sowie nach Frankreich und Spanien, und zwar:

im Bayerisch-Sächsischen Verkehre die Ausnahmetarife 7 (Heft Nr. 1) und 8 (Heft Nr. 2);

im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande die Ausnahmetarife 3 b, Heft Nr. 3 und 4, mit Ausnahme der Sätze nach Basel loco und trans. und Schaffhausen loco und trans.;

im Sächsisch-Württembergischen Verkehre der Ausnahmetarif 4 ausser Kraft.

Vom 1. September ab werden dergleichen Sendungen nach den in Frage kommenden Stationen nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse A [1] oder B abgefertigt.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes 7.) Mit Ablauf des 31. August 1896 tritt der in obenbezeichnetem Gütertarife bestehende Ausnahmetarif 7 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus ohne Ersatz ausser Kraft.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes 8.) Mit Ablauf des 31. August 1896 tritt der in obenbezeichnetem Gütertarife bestehende Ausnahmetarif 8 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus ohne Ersatz ausser Kraft.

Badisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Tarif vom 1. Mai 1892. (Einführung von Expressguttaxen.) Mit sofortiger Giltigkeit kommt nachstehende Expressguttaxe zur Einführung:

	km	10 kg
Rimsting—Constanz über München—Lindau	347	1·32 Mk.

Gruppentarif I, sowie Gruppenwechseltarife I/II, I/III und I und II/V der Preussischen Staatseisenbahnen. (Einführung ermässigter Ausnahme - Frachtsätze für Braunkohlen etc.) Mit dem 20. Juli traten im Gruppentarif I, sowie in den Gruppenwechseltarifen I/II, I/III und I und II/V der Preussischen Staatseisenbahnen ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquetts von den Grubenstationen Grube Vaterland, Trebnitz i. d. Mark, Schmagorei, Schwiebus, Alt-Ranft, Fürstenberg a. O., Hermania, Königswusterhausen, Pillgram, Gr.-Räschen, Peterhain, Senftenberg und Strassgräbchen nach den Stationen Döllens-Radung und Dühringshof in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg Auskunft.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Verband. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Papier.) Am 1. August gelangt im obenbezeichneten Verbande ein Ausnahmetarif für Papier aller Art zur Einführung. In der Richtung nach Altona und Hamburg findet der Ausnahmetarif nur nach Massgabe besonderer Controlvorschriften auf solches Papier Anwendung, welches mit der Bestimmung, seewärts nach ausserdeutschen Ländern (einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien) verfrachtet zu werden, nach den Seehafenstationen Altona und Hamburg zur Auflieferung gelangt. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl Eisenbahn-Direction Altona.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Tariftheil I.) Der Nachtrag IV zur Abtheilung A des Verbandstarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893, sowie die neue Abtheilung B hiezu werden am 1. September in Kraft treten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1368	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Cellulose der Pos. H—29 der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Hallein	Freiheit-Johannesbad	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	99 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1369	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Fahrbetriebsmittel	Hinsichtlich der Linien des Abschnittes A, Heft 1, des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Melnik-Mseno bestimmt sein, in Melnik zur Abgabe gelangen und an die Bahn unternehmung in Melnik adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	0·18 kr. pro 100 kg und 1 km. Minimalfrachtsatz 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirkende Vorlage der auf die Bahn unternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1370	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Koblenasche	Modřan	Nusle, Laderaupe Rostel	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1896	Localtarif	5·9 kr.	3·0 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		
1371	Böhmischen Nordbahn		Schotter	Neratovic*)	Všetat-Privor	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Nur für zum Bau der Strasse von Všetat nach Ovčár bestimmte Sendungen giltig, welche mit an die Gemeinde Všetat als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif	5·0 kr.	2·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege			

Auf- und Abladen der Sendungen durch die Partei.

*) Solange die Haltestelle Kojetic-Grossdorf offen ist, auch für diese giltig

Fortlaufende Nummer	1	1372	1373	1374	1375
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	St.E.G., Oe.N.W.B. n. S.N.D.V.B., B.C.B.		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Reis, geschält und ungeschält, dann Reismehl, Reisstaub (Reishülsen), auch Reiskleie	Steine der Pos. S-57 des Tarifes Theil I	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Cement
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	a) Trist S.B. u. Freihafen S.B. b) Fiume	Wuchern-Mahrenberg	Budapest- dunaparti teherpályaudvar Józsefváros fővámház (Hauptzollamt) fővárosi közraktárak Ferenczváros Kiterli nyugoti pályaudvar (Westbahnhof) Lipótváros Kelenföld deli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Buda-Filatorigát	Radotin
nach	5	Chrudim Hohenelbe Hohenmauth Jitschin Königgrätz Kolin Pardubitz	Laibach S.B.	oder vice versa Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. n. K.F.J.B.)	Olmütz (St.E.G.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Südnordösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Südnordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif (Ausnahmetarif XV)	Localtarif	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1896	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Krenzer ö. W. a) 141 b) 164 — 135 155 — 6 9 a) 146 b) 166 — 141 161 — 5 5 a) — b) — — 146 166 — — a) 147 b) 167 — 135 155 — 12 12 a) 143 b) 163 — 131 151 — 12 12 a) 140 b) 160 — 133 153 — 7 7 a) 141 b) 164 — 127 147 — 14 17 incl. Mgb., bezw. Steuer	82 Heller	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10		72 Heller	259 Kreuzer	56·2 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11		10 Heller	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14			1. Bei Inanspruchnahme dieses ermässigten Kartirungssatzes hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. 2. Dieser ermässigte Frachtsatz findet keine Anwendung auf lebende Thiere, feuergefährliche, sowie explosive Güter, ferner auf Bier, frisches Obst, Gemüse, Grünzeug, verpackt, und auf unverpacktes Porzellan	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
39	Nr. 47 vom 28. April 1896	Nr. 860	Südbahn-Gesellschaft		Fahrzeuge, verladene, der Serie I und II des Tarif-Theiles I, Abschnitt E, Ziffer X, Buchstabe c), wenn dieselben durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen nicht verladen werden können	den Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	den Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	Die Bezeichnung des Artikels hat richtig zu lauten: „Fahrzeuge, unbeladene, der Serien I und II des Tarif-Theiles I, Abschnitt E, Ziffer X, Buchstabe c), wenn dieselben durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen nicht verladen werden können". Die Frachtzahlungs-Bedingung hat nicht „pro Sendung", sondern „pro Fahrzeug" zu lauten	

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein
Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.
BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. PARIS, 28, Rue St. Quentin. LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. WIEN 1., Hegelgasse 13. GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. BREMEN, Langenstrasse 96. TETSCHEN a/d. Elbe. NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.
Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen
Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerränme ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. **Brüder Wimmer, Prag.**
Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz
Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis
Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.
BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim
Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien
II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.
Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.
(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss
etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 94. Wien, 20. August 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Schiffahrtsverkehr am Pruth im Jahre 1895. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Station Gross-Reifling der k. k. Staatsbahnen nach Maria-Zell.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Carl Prosl, Generalagent der Compagnie de l'industrie electrique de Genève in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von der Station Gross-Reifling der k. k. Staatsbahnen über Wildalpe und Weichselboden nach Maria-Zell im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. August 1896. Z. 6403/I.

Schiffahrtsverkehr am Pruth im Jahre 1895.

Nach den Aufzeichnungen, welche bei der Gemischten Pruth-Commission über den Schiffahrtsverkehr geführt werden, sind im Jahre 1895 641 Schiffe mit zusammen 55.081 t in den Pruth aus der Donau eingelaufen und 769 Schiffe mit 70.925 t, sowie 149 Flösse aus dem Pruth in die Donau übergetreten.

Bergverkehr.

Unter den eingelaufenen Schiffen waren der Flagge nach 5 österreichische mit 314 t, und zwar 4 Dampfer mit 120 t und 1 Schlepp mit 194 t, 3 bulgarische Schleppe mit 306 t, 549 griechische Schiffe mit 43.351 t, und zwar 27 Dampfer mit 1067 t, 522 Schleppe mit 42.284 t, 77 rumänische Schleppe mit 7652 t, 5 türkische Schleppe mit 442 t und 2 russische Schleppe mit 16 t.

Nach den einzelnen Sectionen des Flusses genommen, gestaltete sich der Bergverkehr folgendermassen:

In die erste Section Mündung—Rogojeni gingen 31 Dampfer mit 1187 t und 7 Schleppe mit 563 t, und zwar nach Giurgiulesti 4 Schiffe mit 365 t, nach Colibati 2 Schiffe mit 16 t, nach Pascani 1 Schiff mit 182 t, nach Oancea 31 Dampfer mit 1187 t;

in die zweite Section Rogojeni—Falciù gingen 586 Schiffe mit 51.063 t, darunter nach Vadeni 1 Schiff mit 77 t, nach Falciù 585 Schiffe mit 50.986 t;

in die dritte Section Falciù—Nemtzeni 17 Schiffe mit 2268 t, und zwar nach Leova 5 Schiffe mit 750 t, nach Drancéni 3 Schiffe mit 356 t, nach Nemtzeni 9 Schiffe mit 1162 t.

Thalverkehr.

Im Auslaufe war die österreichische Schifffahrt durch 9 Schiffe mit 1129 t vertreten, und zwar mit 4 Dampfern und 120 t und mit 5 Schleppen und 1009 t, die bulgarische mit 7 Schleppen und 566 t, die griechische mit 651 Schiffen und 56.582 t, darunter 27 Dampfer mit 1067 t und 624 Schleppe mit zusammen 55.515 t, die rumänische mit 94 Schleppen und 9513 t, die russische mit 2 Schleppen und 16 t, die türkische mit 6 Schiffen und 480 t.

Aus der ersten Section Mündung—Rogojeni kamen 196 Schiffe mit 13.911 t, und zwar aus Giurgiulesti 4 Schiffe mit 365 t, aus Branza 1 Schiff mit 138 t, aus Colibati 4 Schiffe mit 162 t, aus Branesti 2 Schiffe mit 111 t, aus Pascani 3 Schiffe mit 346 t,

aus Oancea 173 Schiffe mit 12.091 t, darunter 31 Dampfer mit 1187 t, aus Rogojeni 9 Schiffe mit 798 t;

aus der zweiten Section Rogojeni—Falciù fuhren der Donau zu 222 Schiffe mit 19.116 t, und zwar aus Vadeni 23 Schiffe mit 1795 t, aus Graori 9 Schiffe mit 970 t, aus Carja 12 Schiffe mit 938 t, aus Golesti 5 Schiffe mit 478 t, aus Renzesti 12 Schiffe mit 798 t, aus Bogdanesti 1 Schiff mit 66 t, aus Falciù 159 Schiffe mit 14.136 t;

aus der dritten Section Falciù—Nemtzeni liefen nach der Donau aus 350 Schiffe mit 35.165 t, darunter von Lecca 4 Schiffe mit 265 t, von Coceni 1 Schiff mit 89 t, von Gura Sarata 1 Schiff mit 136 t, von Hanaseni 1 Schiff mit 121 t, von Leova 221 Schiffe mit 21.573 t, von Pogonesti 8 Schiffe mit 554 t, von Colmatziù 1 Schiff mit 220 t, von Duda 2 Schiffe mit 175 t, von Dranceni 20 Schiffe mit 1993 t, von Ghermanesti 18 Schiffe mit 1768 t, von Nemtzeni 73 Schiffe mit 8271 t;

aus der vierten Section Nemtzeni—Ungheni endlich kamen 1 Schiff mit 94 t aus Coltu-Cornai und 149 Flösse mit zusammen 2639 t Holz aus Branesti.

Waarenverkehr.

Zugeführt wurden den Pruthstationen aus der Donau 46.217 kg verschiedene Waaren, 39.878 kg Mehl, 16 t Kalk und 11 t Kohle. Davon gingen in die erste Section nach Colibati 16 t, in die zweite Section nach Vadeni 11 t Kohle, nach Falciù 4400 kg verschiedene Waaren, in die dritte Section nach Dranceni 39.878 kg Mehl und 41.817 kg verschiedene Waaren.

Ausgeführt wurden auf dem Pruth der Donau zu 590,500 hl Mais, 194.135 hl Weizen, 592.317 hl Roggen, 340.563 hl Gerste, 3225 hl Leinsamen, 37 t Mehl, 2 t Bauholz, 790 t Brennholz, 365 t Kies und Sand.

Die einzelnen Sectionen sind an diesem Exportverkehr in folgender Weise betheiligt: die erste Section mit 40.130 hl Mais, 57.619 hl Weizen, 132.748 hl Roggen, 59.671 hl Gerste, 1152 hl Leinsamen, 790 t Brennholz, 365 t Sand und Kies; die zweite Section mit 98.233 hl Mais, 32.894 hl Weizen, 260.048 hl Roggen, 79.807 hl Gerste, 2 t Bauholz, 37 t Mehl; die dritte Section mit 403.661 hl Mais, 98.458 hl Weizen, 199.521 hl Roggen, 201.085 hl Gerste und 2073 hl Leinsamen; die vierte Section mit 48.476 hl Mais und 5164 hl Weizen.

Auf die verschiedenen Stationen vertheilt sich die Ausfuhr, wie folgt: Giurgiulesti 365 t Sand und Kies; Branza 2000 hl Gerste; Colibati 4202 hl Roggen; Branesti 1400 hl Mais, 300 hl Gerste; Pascani 253 hl Weizen, 3275 hl Roggen, 560 hl Gerste, 465 t Brennholz; Oancea 35.007 hl Mais, 55.646 hl Weizen, 121.405 hl Roggen, 55.707 hl Gerste; Rogojeni 3723 hl Mais, 1720 hl Weizen, 3866 hl Roggen, 1104 hl Gerste, 325 t Brennholz; Vadeni 18.619 hl Mais, 24.799 hl Roggen, 2159 hl Gerste; Graori 1380 hl Mais, 1243 hl Weizen, 10.874 hl Roggen, 4320 hl Gerste; Carja 6960 hl Mais, 11.971 hl Roggen, 4812 hl Gerste; Golesti 10.551 hl Roggen, 1605 hl Gerste; Renzesti 1532 hl Mais, 1872 hl Weizen, 14.146 hl Roggen, 2880 hl Gerste; Bogdanesti 1800 hl Weizen; Falciù 69.742 hl Mais, 27.979 hl Weizen, 187.707 hl Roggen, 64.031 hl Gerste, 2 t Bauholz, 37 t Mehl; Lecca 5472 hl Mais, 1881 hl Gerste; Toconi 3312 hl Mais; Gura Sarata 2723 hl Roggen, 1816 hl Gerste; Hanaseni 3200 hl Gerste; Leova 206.369 hl Mais, 72.742 hl Weizen, 132.765 hl Roggen, 139.816 hl Gerste, 2073 hl Leinsamen; Pogonesti 11.859 hl Mais, 1920 hl Roggen, 900 hl Gerste; Colmatui 4940 hl Gerste; Duda 3100 hl Mais, 2010 hl Weizen; Dranceni 27.941 hl Mais, 2688 hl Weizen, 10.183 hl Roggen, 15.278 hl Gerste; Ghermanesti 24.344 hl Mais, 11.624 hl Roggen, 8275 hl Gerste; Nemtzeni 121.264 hl Mais, 21.018 hl Weizen, 40.297 hl Roggen, 24.979 hl Gerste; Coltu-Cornai 2304 hl Mais; Branesti (vierte Section) 46.172 hl Mais, 5164 hl Weizen.

An Gebühren hat die Pruthcasse im Berichtsjahre 57.998·75 Frcs. eingenommen, und zwar Schiffahrtsgebühren 55.299·75 Frcs., Flossgebühren 2639 Frcs., Geldstrafen 60 Frcs.

Von der Gesammtsumme der Schiffahrtsgebühren haben entrichtet: die österreichischen Schiffe 747·10 Frcs., die bulgarischen 417·20 Frcs., die griechischen 46.096·10 Frcs., die türkischen 262 Frcs., die rumänischen 7766·15 Frcs., die russischen 11·20 Frcs. Der lebhafteste Verkehr und daher auch die grössten Einnahmen waren im April mit 16.385·75 Frcs., im Mai mit 11.625·20 Frcs. und im Juni mit 11.263·50 Frcs. Daran reihen sich die Monate November mit 5560·75 Francs und Juli mit 5255·25 Frcs., sowie August mit 4830·60 Frcs. Ein schwacher Verkehr fand ausserdem in den Monaten September und October statt, in welchen 2058·50, bezw. 959·20 Frcs. eingingen.

Der durchschnittliche Frachtsatz betrug: aus der vierten Section 4 Frcs. für je 4 hl, aus der dritten Section $3^1/_2$ bis $4^1/_2$ Frcs. für je 4 hl, aus der zweiten Section 2 bis 3 Frcs. für je 4 hl, aus der ersten Section ebenfalls 2 bis 3 Frcs. für 4 hl.

Die mittlere Fahrwassertiefe betrug im Durchschnitte des Jahres annähernd in der dritten Section 4 engl. Fuss, in der zweiten Section $5^3/_4$ engl. Fuss, in der ersten Section 6 engl. Fuss, an der Mündung 13 engl. Fuss. Die Maximal-Fahrwassertiefe war 6 engl. Fuss in der dritten, 8 engl. Fuss in der zweiten und ersten Section, 17 engl. Fuss an der Mündung; die Minimal-Fahrwassertiefe 2 engl. Fuss in der dritten, $3^1/_2$ engl. Fuss in der zweiten, 4 engl. Fuss in der ersten Section und 9 engl. Fuss an der Mündung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Kolin-Čerčan. (Theilstrecke Kolin—Kohljanowitz: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Grafen Philipp Sternberg vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Kolin—Kohljanowitz (km 0·0—24·0) der Localbahn Kolin-Cerčan mit einer Abzweigung von Rataj nach Kacow die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten, wobei die k. k. Statthalterei ermächtigt wird, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Ah. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 1842.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Verlegung der Haltestelle Unter-Tannwald.) Das vorgelegte Project, betreffend die Verlegung der Haltestelle Unter-Tannwald von km 26·3/4 nach km 26·6 der Linie Reichenberg—Gablonz—Tannwald, wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung

mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5997.]

— (Entwässerung der Station Morchenstern.) Das vorgelegte Project, betreffend die Entwässerung der Station Morchenstern mittelst Anlegung eines Grabens über die Parcelle 2794 und einer Rohrleitung bis in den Ortscanal, wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6772.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Localbahn Teplitz-Eichwald. (Eröffnung der Haltestelle „Kaiserstrasse" in km 0·7/8.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die erbetene Eröffnung einer neuen Haltestelle mit facultativem Aufenthalt in km 0·7/8 der elektrischen Bahn Teplitz-Eichwald mit der Bezeichnung Kaiserstrasse genehmigt. [E.-M.-Z. 6690.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

12. August. In Folge einer durch Wolkenbruch hervorgerufenen Entgleisung bei km 39·4 in der Strecke Sulzau—Werfen ist der Verkehr auf dieser Strecke voraussichtlich nur für ganz kurze Zeit unterbrochen. Der Verkehr bis Werfen, bezw. Golling bleibt aufrecht.

13. August. Wegen Dammrutschung bei km 154·7 und Beschädigung der Brücke bei km 158·8 wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke von St. Johann in Tirol bis Kirchberg eingestellt.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg:

12. August. Wegen Hochwasser und Unterwaschung bei km 21·6—22·6 und 26·2 wurde der Verkehr auf der Strecke Fürstenfeld—Bierbaum auf circa vier Tage eingestellt.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

12. August. Auf der Strecke Oberndorf—Lamprechtshausen wurde der Verkehr eingestellt.

Welser Localbahnen:

13. August. Wegen Rutschung wurde in der Strecke Kremsmünster Stift—Unterrohr der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

15. August. Mit dem gestrigen Zuge 3813 ist der Gesammtverkehr in der Strecke Kremsmünster Stift—Unterrohr wieder aufgenommen worden.

16. August. Wegen Abrutschung im Einschnitte bei km 19·6/7 zwischen den Stationen Kremsmünster Stift und Unterrohr wurde der Verkehr zwischen den genannten Stationen nach dem heutigen Zuge 3812 abermals eingestellt.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen:

15. August. Wegen Dammrutschung ist der Gesammtverkehr in der Strecke Bad Reichenhall—Berchtesgaden durch circa fünf Tage eingestellt.

Verkehr auf der Donauländebahn in Passau wegen Hochwasser eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Tizsa-Polgár—Nyiregyháza. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 92 und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 5. Juni, Z. 35.586, erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Baues und Betriebes der projectirten Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1891, Vorconcession Post 1), welche die Flügelbahn Ohát-Kócs—Tiszá-Polgár bei Tisza-Dob mit dem dortigen Theissufer-Landungsplatze und weiterhin, längs der Theiss, in der Station Nyiregyháza mit der Staatsbahnlinie Püspök-Ladány—Debreczen—Szerencs verbinden wird. Concessionär dieser Linie ist der Gutsbesitzer Andreas György. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 normalspurig zu erbauenden und durch die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Localbahn sind mit 1,320 000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 94.000 fl. auf die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln entfällt. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Tisza-Polgár der Localbahn Ohát-Kócs—Tisza-Polgár;
2. Tikos Haltestelle für den Verkehr von Personen, Reisegepäck und Frachtgütern in Wagenladungen;
3. Tisza-Dob, Station für den Gesammtverkehr;
4. Tisza-Dada, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Rázon, Haltestelle (wie 2);
6. Tisza-Lök, Station (wie 3);
7. Hajnalos, Haltestelle (wie 2);
8. Kisfás, Verladestation;
9. Tisza-Eszlár, Haltestelle (wie 2);
10. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Nyiregyháza der Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Szerencs.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 7. Juli, Z. 38.051, der Budapester Firma Beocsiner Cementfabrik „Union" (Redlich, Ohrenstein und Spitzer) für eine von der zukünftigen Station Kamenica der projectirten Localbahn Péterváral (Peterwardein)-Beocsin-Vukovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 111 ex 1893, Vorconcession Post 1) abzweigende und im Novoselskibachthale bis in das dortige Steinkohlen-Bergbaurevier, führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 8. Juli, Z. 43.116, dem Edmund Szilárdy für
   a) eine von Szécsény (Comitat Nógrád) ausgehende, über Endrefalva, Szalmatercs, Karancs-Ság, Ság-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Hartyán bis zur Station Pálfalva der Linie Budapest—Hatvan—Zólyom (Altsohl)—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende,
   b) eventuell für eine von der zukünftigen Station Kis-Hartyán der Linie a) abzweigende und diese über Puszta-Kökényes und die Gemarkung der Gemeinde Kaparó in der Station Kis-Terenne mit der Linie Budapest—Hatvan—Zólyom—Ruttka verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 19. Juli, Z. 43.693, dem Ladislaus Ádám, Gutsbesitzer in Nagy-Körös, für eine von der Station Nagy-Körös der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Kocsér bis Uj-Kecske, eventuell bis O-Kecske (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 28. Juli, Z. 43.859, dem Reichstagsabgeordneten Johann Kulman und Consorten für eine von der Station Zsebely der Linien Temesvár-Józsefváros (Josefstadt)—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Zsebely—Csákovár—Bóka des Staatbetriebes abzweigende,
   a) diese über die Gemarkung der Gemeinde Licbling und weiterhin über Folya, Lipet und die Gemarkung der Gemeinde Rittberg (Comitat Temes) an einem geeigneten Punkte mit der projectirten Linie Gattaja—Lugos—Maros-Illye der Ungarischen Südostbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 und 12) verbindende,
   b) eine von der Station Zsebely der Linie a) aus über Csorna, Berény und die Gemarkung der Gemeinde Roman-Sztamara vorläufig bis Török-Szakos führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Anschlüsse der siebenbürgischen Eisenbahnlinien an das rumänische Eisenbahnnetz.) Nachdem im Sinne der Convention zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien der im Sinne des G.-A. XL ex 1891 durchzuführende Ausbau der Anschlüsse zwischen den beiderseitigen Eisenbahnnetzen bis 17. November 1897 betriebsfähig herzustellen ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1891), hat der kgl. ungarische Handelsminister die Bewilligung zur sofortigen Inangriffnahme der Bauarbeiten im Bereiche der Linie Alvincz—Nagyszeben (Hermannstadt)—Olt-Brücke—Vöröstorony (Rothenthurm) und speciell auf der Schlussstrecke Olt-Brücke—Vöröstorony zum Anschlusse an die Péagestrecke Kis-Kapus(Klein-Köpisch)—Nagyszeben—Nagy-Tolmács(Olt-Brücke)—Fogaras ertheilt.

Projectirte Localbahn Körmend—Német-Ujvár. (Ausführungsbeschluss und Baukosten.) Die Interessenten des Comitates Vas (Eisenburg) haben den Beschluss gefasst, die

vom Oberstuhlrichter Ludwig Dömötör projectirten Localbahnlinien, und zwar a) eine von der Station Körmend der Linie Györ (Raab) — Kis-Czell, Székesfehérvár (Steinamanger) — Kis-Czell-Szombathely (Steinamanger) — Fehring ausgehende, über Pinka-Mindszent nach Német-Ujvár; b) eine von der zukünftigen Station Pinka-Miudszent ausgehende, über Pornó bis Kis-Unyom führende; c) eine von der zukünftigen Station Pornó ausgehende und die Linien a) und b) mit dem Eisenbahn-Knotenpunkte Szombathely verbindende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1895, Vorconcession Post 1 a, b, c) zur Ausführung zu bringen. Die Baukosten dieses insgesammt 25·86 km langen Localbahnnetzes, welches von Bedeutung für den Wechselverkehr zwischen dem Comitate Vas und der angrenzenden Steiermark, sowie auch für die Verproviantirung von Szombathely ist, sind mit 865.600 fl., d. i. 36.278 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe der Betrag von 60.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Durch das projectirte Localbahnnetz wird das in steter Ausbreitung begriffene donaurechtsuferseitige Eisenbahnnetz Ungarns eine Ergänzung erhalten, insbesondere nach Ausbau der projectirten Linie Körmend—Alsó-Lendva zum Anschlusse an die Linie Szala-Szent-Iván—Alsó-Lendva—Csáktornya der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen.

Projectirte Localbahn Kolozsvár — Gyula — Hideg-Szamas. (Politisch-administrative Begehung aus Anlass der projectirten Einführung des elektrischen Betriebes.) Die Projectanten einer von der Station Kolozsvár (Klausenburg) der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der im Eigenbetriebe stehenden Linie Kolozsvár—Dées—Besztercze (Bistritz), sowie im Anschlusse an das Strasseneisenbahnnetz von Kolozsvár aus in westlicher Richtung über Gyula bis Hideg-Szamas zu erbauenden normalspurigen Localbahn haben den Beschluss gefasst, anstatt des ursprünglich projectirten Dampfbetriebes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1895, Vorconcession Post 3) den elektrischen Betrieb einzuführen. Der kgl. ungarische Handelsminister hat, in principieller Genehmigung dieser Modification des ursprünglichen Projectes, die politisch-administrative Begehung der genannten Linie angeordnet, bei welcher Gelegenheit auch die Frage des Benützungsrechtes von öffentlichen Strassen und die damit verbundene theilweise Abänderung der ursprünglich in Aussicht genommenen Trasse zur Austragung gelangen wird.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung und Verkehrseröffnung des zweiten Geleises auf der im inneren Bereiche der Hauptstadt liegenden Flügelbahn.) Am 4. August fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes des Handelsministeriums Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung des neu gelegten zweiten Geleises auf der im hauptstädtischen Bereiche an der Peripherie derselben erbauten Flügelbahn der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38, 55 und 64) statt, welches, nachdem die Bauausführung und Einrichtung desselben entsprechend befunden wurde, mit Genehmigung des Commissionsleiters sofort dem Betriebe übergeben wurde.

— (Vermehrung der Dynamomaschinen.) Die Direction der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat zur Deckung des Mehraufwandes an elektrischer Kraft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81) zur Betreibung der neu angelegten zweiten Geleise auf ihren Linien (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) die Anzahl ihrer Dynamomaschinen auf drei, zu je 160 effectiven Pferdekräften, vermehrt.

Schmalspurige Eisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche des Budapester Milleniums-Ausstellungs-Gebietes. (Technische Beschaffenheit der Linie.) Vom Ausstellungspavillon der Firma Ganz & Comp., Actiengesellschaft für Eisenguss und Maschinenconstruction, geht eine kleine elektrische Eisenbahn aus, welche das Ausstellungsgebiet der ganzen Länge nach befährt. Diese elektrische Bahn unterscheidet sich in mancher Beziehung von den bekannten elektrischen Strassen- und Stadtbahnen. Sie dient als Demonstrationsobject für eventuell zu erbauende Kleinbahnen, welche einen grossen Massenverkehr bewältigen sollen. Die Spurweite dieser kleinen Ausstellungsbahn ist nur 60 cm, die von der Firma Roessemann & Kühnemann beigestellten Wagen fassen je 25 Personen, und je nach Bedarf sind deren mehr oder weniger an eine kleine Locomotive Ganz'scher Construction gespannt, so dass solch ein Miniaturzug 100 bis 150 Personen zu befördern vermag. Der Wagen fährt mit einer Geschwindigkeit von 14 km per Stunde, und dürfte dieses System im Bereiche Ungarns, insbesondere in jenen Gegenden, wo der Bau von Chausséen in Folge von Steinmangel sehr hoch zu stehen kommt, Anwendung finden. Der Betrieb dieser Linie erfolgt durch zwei Gleichstrom-Dynamos, deren einer durch eine Dampfmaschine System Röck, der andere durch eine Dampfmaschine System Láng direct angetrieben wird.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Errichtung der Haltestelle Hali.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf ihrer westlichen Hauptlinie Györ (Raab) – Kis-Czell, bezw. Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger) — Fehring im Bereiche der Theilstrecke Szombathely—Fehring beim Wächterhause Nr. 12 die Haltestelle Hali vorläufig für den Personen- und Reisegepäcksverkehr eröffnet wurde.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der neu erbauten Station Balaton-Szent-György.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass am 1. August die neu erbaute Station Balaton-Szent-György der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof dem Betriebe übergeben wurde. An Stelle des hiedurch ungiltig gewordenen Anhanges III zum Kilometerzeiger vom 2. December 1895 ist mit dem Tage der Eröffnung ein neuer Anhang zu diesem erschienen.

— (Eröffnung der Haltestelle Fonyód-Fürdötelep.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass auf ihrer Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof, zwischen den Stationen Boglár und Fonyód die vorläufig nur für den Verkehr von Personen und Gepäck eingerichtete Haltestelle Fonyód-Fürdötelep eröffnet wurde.

Localbahn Pápa-Csorna. (Stationen der neuen Linie und Eröffnung des Betriebes.) Die die Hauptlinie Györ (Raab) — Kis-Czell und Székesfehérvár — Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von deren Station Pápa aus in der Station Csorna mit der im Eigenbetriebe stehenden Linie Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth verbindende Localbahn Pápa-Csorna, deren technisch-polizeiliche Begehung am 27. Juli stattfand (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90), wurde am 1. August mit den Stationen Marczaltö, Szany-Szt. András, Egyed-Csanak und Rába-Tordány dem Betriebe übergeben.

Poprádthalbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten, Dr. Gregor Tátray, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Poprádthalbahn statt, deren Linie Podolin — Szépes-Béla-Barlangliget — Poprád-Felka von der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn betrieben wird. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 zur Verlesung, welchem zufolge ein Reingewinn von fl. 6208·09 erzielt wurde, von welcher Summe fl. 5448·84 zur Einlösung des Coupons der Titres erster Emission mit fl. 4.— zu verwenden und der Rest auf neue Rechnung zu übertragen ist. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Primsweiler nach Dillingen.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Primsweiler nach Dillingen beauftragt worden.

Niederlande. (Eröffnung der Nebenbahn Sittard-Herzogenrath.) Am 1. Mai wurde die 28·610 km lange vollspurige Nebenbahn Sittard-Herzogenrath dem öffentlichen Verkehre übergeben; die für den Gesammtverkehr (mit Ausschluss von Künstler- und Möbelwagen) eingerichteten Stationen und deren Entfernungen sind folgende: (Sittard, Geleen (4·040 km), Spaubeek (7·252 km), Schinnen (9·111 km), Nuth (11·814 km), Hoensbroek (14·884 km), Heerlen (18·611 km), Schaesberg (21·772 Kilometer), Keckrade 25·814 km) und Herzogenrath (28·610 km).

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Amphitrite" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2335 T. Gehalt ist am 3. Juni mit 30 Passagieren und 896 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 4 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 63 Colli Esswaaren, 110 Colli Zucker, 25 Colli Spiritus, 8 Colli Lampen, 110 Colli Bier, 10 Colli Wein, 3 Colli Möbel, 117 Stück Hölzer; nach Soerabaya 75 Colli Erdwachs, 2 Colli Knöpfe, 25 Colli Mehl; nach Samarang 100 Colli Erdwachs, 2 Colli Mützen; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Suez 18 Colli Zucker, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 10 Colli Porzellan, 57 Colli Esswaaren, 13 Colli Metallwaaren: nach Aden 21 Colli Metallwaaren, 59 Colli Mehl, 40 Colli Zündhölzchen, 4 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Chemikalien, 18 Colli Glasperlen, 27 Colli Garne, 40 Colli Tabak, 655 Stück verschiedene Hölzer; nach Massaua 1 Collo Tabak, 16 Colli Mineralwässer, 54 Colli Esswaaren, 7 Colli Möbel, 110 Colli Bier, 149 Colli Spiritus, 370 Colli Zucker, 2 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 306 Stück Bretter, 40 Colli Wein; nach Gedda 4 Colli Esswaaren, 110 Colli Papier; nach Hodeidah 2 Colli Manufacturwaaren, 60 Colli Papier, 18 Colli Holzwaaren; nach Zanzibar 10 Colli Papier, 75 Colli Mehl; nach Chinde 11 Colli Glasperlen; nach Bombay 27 Colli Wein, 148 Colli Esswaaren, 89 Colli Manufacturwaaren, 219 Colli Metallwaaren, 61 Colli Farben, 12 Colli Seife, 30 Colli Chemikalien, 170 Colli Baumwollwaaren, 74 Colli Uhren, 100 Colli Glimmer, 6 Colli Spiritus, 29 Colli Glasperlen, 30 Colli Mützen, 9 Colli Garne, 2 Pferde, 102 Colli Kurzwaaren, 1383 Colli Papier, 36 Colli Lampen, 76 Colli Glaswaaren, 14 Colli Spielwaaren, 12 Colli Knöpfe, Colli Musikinstrumente; nach Bagdad 15 Colli Farben, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 4 Colli Manufacturwaaren, 72 Colli Papier, 23 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Mützen, 44 Colli Farben, 9 Colli Glaswaaren, 65 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 10 Colli Glaswaaren; nach Mahomerah 7 Colli Baumwollwaaren; nach Bunder-Abbas 2 Colli Baumwollwaaren; nach Karachi 26 Colli Papier, 3 Colli Metallwaaren, 2 Colli Glasperlen; nach Colombo 6 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Papier, 17 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 13 Colli Medicinalien, 13 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Glasperlen, 16 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Papier, 15 Colli Lampen, 130 Colli Metallwaaren; nach Madras 5 Colli Lampen, 47 Colli Glaswaaren, 4 Colli Knöpfe, 9 Colli Metallwaaren, 58 Colli Papier, 13 Colli Kurzwaaren; nach Calcutta 22 Colli Knöpfe, 112 Colli Baumwollwaaren, 147 Colli Metallwaaren, 33 Colli Kurzwaaren, 263 Colli Papier, 30 Colli Garne, 38 Colli Glasperlen, 144 Colli Manufacturwaaren, 52 Colli Lampen, 57 Colli Glaswaaren; nach Penang 10 Colli Garne, 120 Colli Papier, 4 Colli Glasperlen, 4 Colli Knöpfe; nach Singapore 5 Colli Mützen, 25 Colli Glasperlen, 12 Colli Kurzwaaren, 167 Colli Papier, 23 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Esswaaren; nach Batavia 27 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 19 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 50 Colli Mehl, 3 Colli Metallwaaren, 20 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 2 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Macassar 30 Colli Mehl, 11 Colli Garne, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 8 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren, 3 Colli Kurzwaaren; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Palembang 10 Colli Baumwollwaaren; nach Bangkok 16 Colli Garne; nach Saigon 20 Colli Erdwachs; nach Hongkong 10 Colli Papier, 4 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Metallwaaren; nach Manilla 36 Colli Papier; nach Shanghai 13 Colli Kurzwaaren; nach Kobe 23 Colli Manufacturwaaren; nach Yokohama 408 Colli Esswaaren, 7 Colli Holzwaaren, 56 Colli Wein. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 625 992 fl. ö. W.

Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin. (Elbestrombauten im Jahre 1895/96.) Im Grossherzogthume Mecklenburg-Schwerin sind während dieses Zeitraumes insgesammt Mk. 83.725·09 für die in der Elbestrecke ausgeführten Arbeiten und Bauten verausgabt worden.

Hievon entfielen auf:

Unterhaltung der vorhandenen Werke und Anlagen	Mk.	19.201·93
Neue Strom- und Uferbauten	„	49.673·11
Pflanzungen und Besteckungen	„	2.839·53
Räumung des Fahrwassers	„	848·70
Bezeichnung des Fahrwassers	„	150·68
Allgemeine Kosten	„	11.011·14

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXVII. Stückes.) Das am 14. August herausgegebene CLXVII. Stück enthält unter

Nr. 2463: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 8. August 1896, ZZ. 65.762 und 66.073, betreffend Verbot des Einbringens von Klauenthieren aus Oesterr.-Schlesien nach Galizien.

Nr. 2464: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. August 1896, Z. 15.253, betreffend die Sperre der Gerichtsbezirke Skotschau und Schwarzwasser für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 2465: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. August 1896, Z. 131.036, betreffend Sperrverfügungen aus Anlass des Bestandes der Maul- und Klauenseuche und der Schweinepest im Occupationsgebiete.

Nr. 2466: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 10. August 1896, Z. 10.584, betreffend die Ausdehnung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2467: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 12. August 1896, Z. 9656, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CLXVIII. Stückes.) Das am 17. August herausgegebene CLXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2468: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. August 1896, Z. 132.153, betreffend das gänzliche Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Schlesien nach Böhmen.

Nr. 2469: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. August 1896, Z. 76.377, betreffend die Gestattung der Zufuhr von lebenden Mastschweinen ungarischer und croatisch-slavonischer Provenienz im Minimalgewichte von je 120 kg nach Reichenau (Station Payerbach) im politischen Bezirke Neunkirchen zur Schlachtung innerhalb von drei Tagen nach dem Einlangen der Thiere.

Nr. 2470: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 8. August 1896, Z. 13.802, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus den rumänischen Districten Oltu und Vaslui in und durch die Bukowina.

Nr. 2471: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. August 1896, Z. 13.934, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2472: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. August 1896, Z. 14.059, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken des Occupationsgebietes.

Nr. 2473: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 11. August 1896, Z. 12.467, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen rücksichtlich mehrerer Bezirke des Occupationsgebietes.

Nr. 2474: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 11. August 1896, Z. 12.282, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus der Stadt Klagenfurt und den politischen Bezirken Klagenfurt, St. Veit und Wolfsberg in Kärnten.

Nr. 2475: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. August 1896, Z. 12.348, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2476: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 13. August 1896, Z. 13.885/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

Nr. 2477: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 14. August 1896, Z. 9740, betreffend den Viehverkehr mit Kärnten.

— (Inhalt des CLXIX. Stückes.) Das am 18. August herausgegebene CLXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2478: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 10. August 1896, Z. 69.040, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien nach Galizien.

Nr. 2479: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 15. August 1896, Z. 23.770, betreffend die Einfuhr lebender Mastschweine aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juli 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	930·26	—	930·26	—	527·01	162·35	348·87	340·49
Roggen	1100·67	63·09	1163·76	—	—	218·65	98·65	120·00
Gerste	591·51	5·00	443·60	152·91	0·65	180·68	—	181·33
Hafer	236·60	—	161·52	75·08	—	—	—	—
Erbsen	434·62	1150·61	1165·16	420·07	352·00	102·24	221·09	233·15
Bohnen	560·22	73·48	120·06	513·64	166·64	232·52	207·16	192·00
Raps	14·36	—	4·04	10·32	13·60	—	—	13·60
Wicken	40·76	—	38·66	2·10	732·14	108·59	221·92	618·81
Leinsaat	—	—	—	—	—	—	—	—
Rübensamen	428·80	290·50	—	719·30	—	—	—	—
Mohn	21·30	—	—	21·30	99·62	—	—	99·62
Kleesaat	72·14	30·29	5·00	97·43	—	—	—	—
Senfsaat	95·04	—	13·88	81·16	—	—	—	—
Diverse	1120·43	1019·53	694·27	1445·69	16·98	105·10	9·64	112·44
Zusammen	5646·71	2632·50	4640·21	3539·00	1908·64	1110·13	1107·33	1911·44
Versicherungswerth ö.W. fl.	57.082	27.630	33.624	51.088	18.362	38.245	10.085	46.522
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	32	14	16	30	8	1	2	7
Versicherungswerth ö.W. fl.	47.747	15.780	20.730	42.797	5.000	600	950	4.650
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	19	11	12	18	7	1	—	8
Versicherungswerth ö.W. fl.	29.987	7.900	13.600	24.287	4.200	600	—	4.800
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	16.620	4.860	6.270	15.210	1.980	300	—	2.280
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Juni 1896.

Artikel	Lager am 1. Juli	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Juli
	Meterceutner			
Weizen	368	603	321	650
Roggen	200	—	—	200
Gerste	917	—	202	715
Hafer	3097	507	1538	2066
Malz	1038	312	364	986
Mais	2342	1239	284	3297
Diverse	3314	1786	3106	1994
Total	11276	4447	5815	9908

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Juli allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Regierungsrath und Director der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Leonhard Schweigert, das Officierskreuz des kgl. sächsischen Albrechts-Ordens,

der Agent der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd, Anton Brazzafolli in Patras, das Officierskreuz des fürstlich bulgarischen Civil-Verdienstordens, und

der Hafen- und Seesanitäts-Assistent, Nikolaus Frausin in Triest, das Ritterkreuz des kgl. italienischen Kronenordens annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung von Stationen in die Ausnahmetarife für Obst.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 werden die Stationen Stuttgart Nordbahnhof und Stuttgart Westbahnhof in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, Theil VI, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894, Heft Nr. 2 vom 1. Jänner 1894 und Heft Nr. 3 vom 1. December 1891 aufgenommen, und zwar haben für den Verkehr mit Stuttgart Nordbahnhof die um 0·02 Mkpf., mit Stuttgart Westbahnhof die um 0·05 Mkpf. für 100 kg erhöhten Frachtsätze für Stuttgart Hauptbahnhof Anwendung zu finden.

Wien, am 14. August 1896. [605]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England.

Einführung des Nachtrages I.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 78 vom 14. Juli 1896 zur Einführung am 1. August 1896 publicirte Nachtrag I zum Tarife für die Französisch-Englisch-Belgisch-Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Rundreiseverkehre wurde erst mit 10. August 1896 eingeführt.

Wien, am 17. August 1896. [606]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sächsisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Tetschen-Moldau und Eger.

Einführung neuer Rückfahrkarten.

Mit 10. August 1896 wurden im obgenannten Verkehre neue Rückfahrkarten Bad Elster—Marienbad, I. Classe, für alle Züge giltig, zum Preise von Mark 12·70 eingeführt.

Wien, am 17. August 1896. [607]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

Fahrpreisermässigung für Arbeiter.

Vom 1. September 1896 bis auf Weiteres werden Arbeiter, welche sich mit Legitimationskarten ausweisen können, an Wochentagen in der Strecke Stramberg—Wernsdorf und vice versa gegen Bezahlung des halben Fahrpreises der III. Wagenclasse befördert.

Legitimationskarten können durch die Herren Arbeitsgeber bei der Betriebsleitung in Stramberg zum Preise von 2 Kreuzer per Stück bezogen werden.

Wien, am 17. August 1896. [608]

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Für unbearbeitete Bruchsteine von Kalteneck und Fürsteneck nach Passau loco in Wagenladungen wird der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Für Thonsendungen in Wagenladungen von Berndorf nach Straubing loco wird der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

— (Abfertigung von Fäcalien und Strassenkehricht-Sendungen.) Nach der Localbahn Forchheim-Ebermannstadt, sowie nach der Station Bruck b. E. werden Fäcalien und Strassenkehricht-Sendungen von den Hauptbahnstationen nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 20 im Hefte C des Localtarifes abgefertigt.

— (Frachtsätze für Resonanzbretter und Glaswaaren.) Auf Seite 87 des Heftes D ist bei der Localbahn Zwiesel-Grafenau unter 6 a zu ergänzen:

„6 a. Für Resonanzbretter und Glaswaaren (Hohlglaswaaren), verpackt oder unverpackt, in beliebigen Mengen, werden folgende Frachtsätze für 100 kg berechnet:

von Zwieselau nach Eger . . . . 2·08 Mk.
„ „ „ Hof . . . . . 2·89 „

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einführung des Nachtrages I.) Mit Wirksamkeit ab 1. August ist der Nachtrag I zur Einführung gekommen.

Derselbe enthält Berichtigungen, sowie Ergänzungen der Kilometertafeln und der Ausnahmetarife.

Handausgabe
der
österreichischen Gesetze und Verordnungen.

I. Nachtrag zum Hefte 107
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82),
betreffend die
Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.
Preis 4 kr. ö. W.

I. Nachtrag zum Hefte 108
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114,
betreffend die
Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.
Preis 4 kr. ö. W.

Wien 1896.
Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1376	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1892	Pribislau-Schlappenz	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof) Sohland	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Vom 1. September 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. 81 83 84 81		Im Kartirungswege		Die Coursunterschiedsbeträge, welche jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt zu bleiben haben, betragen für sämmtliche Frachtsätze je 1 Pfg. pro 100 kg
				oder vice versa										
1377	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	K o l i n	L i s s a	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Auftrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	13·9 kr. ö. W.	8·0 kr. ö. W.	5·9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen. Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Lissa bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Lissa als alleiniger Empfänger erscheinen

Die Erste Wiener Petroleum-Raffinerie und Fettwaaren-Fabrik

von **Gust. Wagenmann in Wien,** VI. Bez., Magdalenenstrasse 16

empfiehlt in bekannter bester Qualität folgende Specialitäten für Eisenbahnen:

Eisenbahnwaggons-Achsenöl, sehr fett, gut capillirend,	für Sommerverbrauch	fl. 8·50
„ „ „ „ „ „	„ Winterverbrauch	fl. 9·—
Locomotivenöl, „ „ „ „ „	„ Sommerverbrauch	fl. 10·50
„ „ „ „ „ „	„ Winterverbrauch	fl. 11·—
Eisenbahnwaggons-Schmiere	„ Sommerverbrauch	fl. 24·—
„ „	„ Winterverbrauch	fl. 23·—
Cylinderöl		fl. 22·—
Cylinderschmiere		fl. 23·—
Conservirungsschmiere (Verhaufungspasta)		fl. 25·—
Spurfett in Stangen oder Platten		fl. 52·—

(525)

Petroleum, gefahrloses, Kaiseröl, Gasöl, Ligroine, Wiener Stearinkerzen, Austriakerzen, Paraffinkerzen zu billigsten Tagespreisen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 95. Wien, 22. August 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1896 und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895. — Wirkungskreis der k. k. Staatsbahn-Directionen in Transport- und commerciellen Angelegenheiten. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. August 1896, womit für den Monat September 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat September 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·05 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Entscheidung des k. k. Finanzministeriums, Z. 749 ex 1896/F.-M., betreffend die Frage der Zulässigkeit der Stempelbefreiung für jene Quittungen, welche über die Rückzahlung von Annuitäten eines zum Zwecke der Erbauung von Localbahnen von Bezirken aufgenommenen Darlehens ausgestellt werden.

Im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium hat das k. k. Finanzministerium sub Z. 749 ex 1896 entschieden, dass die Bestimmungen des Localbahngesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über die Gebührenbefreiungen, speciell jene des Artikels VI des citirten Gesetzes, auf Quittungen, welche über die geschehene Rückzahlung von Annuitäten eines zum Zwecke der Capitalsbeschaffung oder der Beitragsleistung für eine neue Localbahn von autonomen Körperschaften mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehens ausgestellt werden, keine Anwendung finden.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Schluckenau zur sächsischen Grenze in der Richtung gegen Sohland.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Schluckenau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Bahnhofe Schluckenau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft zur sächsischen Grenze in der Richtung gegen Sohland im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. August 1896. Z. 6984/I.

Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1896

und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate Juni 1896 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Juni 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 14,628.158 Personen und 9,332.738 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 30,323.074 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 986 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 16,190.268 Personen und 8,460.879 t Güter, 28,895.096 fl., oder per Kilometer 972 fl., daher resultirt für den Monat Juni 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4 pCt.

Im ersten Semester 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 72,247.931 Personen und 54,282.771 t Güter, gegen 69,740.524 Personen und 51,935.563 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 170,125.173 fl., im Vorjahre auf 158,854.165 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester des laufenden Jahres 30.647 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.702 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 5551 fl., gegen 5348 fl. im Vorjahre, das ist um 203 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 11.102 fl., gegen 10.696 fl. im Vorjahre, das ist um 406 fl., mithin um 3·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sechs Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	58.884
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	32.589
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.080
4. Leoben-Vordernberger Bahn	26.746
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.304
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.280
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.198
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.400
9. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.038
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.776
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.102
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.044
13. Böhmische Nordbahn	12.778
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.642
15. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.158
16. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.086
17. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.904
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.620
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.514
20. Eisenbahn Wien-Aspang	8.390
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.102
22. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.552
23. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.434

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.748
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	18.732
3. Localbahn Swoleňowes-Smečna	17.938
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.106
5. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	12.546
6. Stauding-Stramberger Localbahn	11.994
7. Bozen-Meraner Bahn	10.536
8. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	10.396
9. Kuttenberger Localbahn	10.382
10. Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.168
11. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	10.168
12. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.750
13. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.820
14. Localbahn Petroszény-Lupény	8.320
15. Neutitscheiner Localbahn	8.048
16. Budapester Localbahnen	8.020
17. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	7.132
18. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.934
19. Localbahn Dolina-Wygoda	5.804
20. Localbahn Innsbruck-Hall i T (Dampftramway)	5.762
21. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.586
22. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4.886
23. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.796
24. Gölnitzthal-Bahn	4.768
25. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.596
26. Unterkrainer Bahnen	4.166
27. Poprádthal-Bahn	4.114
28. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.028
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.956
30. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.710
31. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.664
32. Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.626
33. Bukowinaer Localbahnen	3.404
34. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.392
35. Valsugana-Bahn	3.312
36. Ungthal-Bahn	3.282
37. Kremsthal-Bahn	3.262
38. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.112
39. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.110
40. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.090
41. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.878
42. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.864
43. Számosthal-Bahn	2.864
44. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.750
45. Localbahn Asch-Rossbach	2.678
46. Háromszéker Localbahnen	2.646

		Gulden
47.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.646
48.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.638
49.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.612
50.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.608
51.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.590
52.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.582
53.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.548
54.	Localbahn Plan-Tachau	2.546
55.	Torontaler Localbahnen	2.534
56.	Localbahn Auspitz	2.458
57.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.446
58.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.416
59.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localb. Salzburg-Lamprechtshausen	2.410
60.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.408
61.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.408
62.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.390
63.	Localbahn Kaschau-Torna	2.366
64.	Mühlkreis-Bahn	2.330
65.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.324
66.	Mährische Westbahn	2.310
67.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.252
68.	Zagorianer Bahn	2.250
69.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.186
70.	Localbahn Terret-Kowászna	2.176
71.	Localbahn Budapest-Gran	2.102
72.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	2.100
73.	Steyrthal-Bahn	2.038
74.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.016
75.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.944
76.	Localbahn Wotic-Selčan	1.934
77.	Böhmische Commercialbahnen	1.932
78.	Székler Eisenbahn	1.920
79.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.902
80.	Slavonische Localbahn	1.870
81.	Murthal-Bahn	1.856
82.	Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	1.836
83.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.782
84.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.774
85.	Gailthal-Bahn	1.754
86.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.734
87.	Löcsethal-Bahn	1.726
88.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.722
89.	Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.718
90.	Welser Localbahn	1.710
91.	Bihárer Vicinalbahnen	1.696
92.	Localbahn Körös-Belovár	1.686
93.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.674
94.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.650
95.	Szilágysager Eisenbahn	1.634
96.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.606
97.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.594
98.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.594
99.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.584
100.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.572
101.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.566
102.	Zsitvathal-Bahn	1.512
103.	Csetnekthal-Bahn	1.486
104.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.484
105.	Kolomeaer Localbahnen	1.474
106.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.452
107.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.430
108.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.420
109.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.418
110.	Muranythal-Bahn	1.394
111.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.382
112.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.380
113.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.360
114.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.306
115.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.282
116.	Békéser Comitatsbahnen	1.272
117.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.246
118.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Polgar	1.242
119.	Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	1.168
120.	Friauler Localbahn	1.160
121.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.082
122.	Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.042
123.	Matraer Vicinalbahnen	1.038
124.	Felek-Fogáraser Localbahn	1.036
125.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.010
126.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	998
127.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	996
128.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	984
129.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	968
130.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	928
131.	Localbahn Borossebes-Menyháza	904
132.	Localbahn Postelberg-Laun	854
133.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	850
134.	Békes-Csanáder Localbahn	842
135.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	826
136.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	784
137.	Localbahn Karczag—Tisza-Füred	740
138.	Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	704
139.	Localbahn Zsebely-Csakovár	680
140.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	638
141.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	626
142.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	554
143.	Localbahn Warasdin-Golubovec	536
144.	Localb. Raab-Veszprém-Dombovár: Strecke Veszprém—Uj-Dombovár	508
145.	Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	470
146.	Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	214
147.	Taraczthal-Bahn	140

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Semester 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.	%
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	11·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	10·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	9·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	8·8
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7·3
Eisenbahn Wien-Aspang	6·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	5·3
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	5·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·9
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·5

	%
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·8
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Borossebes-Menyháza	54·3
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	52·6
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	49·9
Mährische Westbahn	30·5
Murthal-Bahn	28·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	27·8
Zsitvathal-Bahn	21·2
Gailthal-Bahn	20·3
Békés-Csánader Localbahn	19·3
Localbahn Plan-Tachau	19·0
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	18·1
Localbahn Auspitz	17·4
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	17·4
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	17·3
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	17·1
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	16·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	16·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	16·0
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	15·8
Stauding-Stramberger Localbahn	15·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	15·4
Friauler Bahn	14·9
Budapester Localbahnen	14·9
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	14·2
Slavonische Localbahn	13·2
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	12·8
Bozen-Meraner Bahn	12·7
Holics-Gödinger Localbahn	12·2
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	12·1
Taraczthal-Bahn	11·1
Localbahn Asch-Rossbach	10·5
Kuttenberger Localbahn	10·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	10·0
Békéser Comitatsbahnen	10·0
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Polgar	9·7
Welser Localbahn	9·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	9·3
Localbahn Kaschau-Torna	9·0
Mezötur-Turkever Eisenbahn	8·0
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	7·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	7·8
Bihárer Vicinalbahn	7·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·1
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	7·1
Számosthal-Bahn	6·8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·7
Kolomeaer Localbahnen	6·3
Matraer Vicinalbahnen	6·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·7
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	5·5
Localbahn Strakonitz-Winterberg	5·3
Unterkrainer Bahnen	5·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·7
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·7
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4·4
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4·3
Kremsthal-Bahn	3·5
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	3·5
Localbahn Petroszény-Lupény	3·3
Mühlkreis-Bahn	3·2
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	3·2
Localbahn Körös-Belovár	3·2
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	3·0
Székler Eisenbahn	2·9
Felek-Fogaraser Localbahn	2·6
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2·5
Localbahn Wodňan-Prachatitz	2·4
Steyrthal-Bahn	2·4
Csetnekthal-Bahn	2·2
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	2·2
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1·7
Localbahn Vinkovce-Brčka	1·6
Szilágysager Eisenbahn	1·4
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·3
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1·3
Haromszéker Localbahnen	1·1
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	1·0
Localbahn Száthmár—Nagybánya	0·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·5
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	0·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·1

Die Neutitscheiner Localbahn und die Localbahn Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1895 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Semester 1896 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	1·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·5
Mohács-Fünfkirchner Bahn	1·9
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·2
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	6·7

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Poprádthal-Bahn	0·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1·6
Localbahn Hermannstadt-Felek	1·6
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·8
Böhmische Commercialbahnen	2·2
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	2·2
Gölnitzthal-Bahn	2·5
Torontaler Localbahnen	2·6
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	2·9

	%
Localbahn Steinamanger-Rum	3·1
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	3·1
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	3·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	3·9
Löcsethal-Bahn	3·9
Ungthal-Bahn	4·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·1
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	4·7
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	5·3
Bukowinaer Localbahnen	5·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	5·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	6·2
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6·4
Zagorianer Bahn	7·1
Localbahn Warasdin-Golubovec	7·3
Localbahn Wotic-Selčan	7·7
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	7·7
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·4
Localbahn Swoleňowes-Smečna	9·6
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	11·8
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	12·2
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	12·8
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	13·4
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	13·5
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	16·3
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	17·8
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	18·9
Muranythal-Bahn	22·2
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	26·1
Localbahn Eperjes-Bartfeld	28·5
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	36·7
Localbahn Dolina-Wygoda	37·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	49·5
Localbahn Zsebely-Csakovár	59·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, sowie sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juni 1896 erzielten Mindereinnahmen gegenüber der gleichen Periode 1895 sind dem bedeutend schwächeren Personenverkehre, sowie dem schwächeren Kohlenverkehre zur Elbe zuzuschreiben.

Die Einnahmen pro 1895 sind definitiv, jene pro 1896 vom Jänner bis Ende März definitiv, ab April provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat Juni 1896 nachgewiesene Mindereinnahme resultirt aus der schwächeren Frequenz im Allgemeinen, namentlich im Personenverkehre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juni 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 6705, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 12.605, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 5900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 14.431, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 29.631, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 15.200 ergeben. Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner und Februar richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich für den Monat Juni 1896, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 1,018.282 Personen mit eine Mindereinnahme von fl. 239.232 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 142.467 t mit einer Mehr einnahme von fl. 694.080.

Es beziffert sich sonach die erzielte Mehreinnahme im Ganzen auf fl. 454.848.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Minderfrequenz, bezw. Mindereinnahme resultirt aus einer Minderfrequenz von 940.344 Personen und einer Mindereinnahme von fl. 244.328 auf den westlichen Linien und aus einer Minderfrequenz von 77.938 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 5096 auf den östlichen Linien.

Das Minderergebniss findet seine Begründung darin, dass die Pfingstfeiertage im Jahre 1895 in den Monat Juni, im Jahre 1896 dagegen in den Monat Mai fielen.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien, bei einer Mehrbeförderung von 104.484 t, eine Mehreinnahme von fl. 466.950 und auf den östlichen Linien, bei einer Mehrbeförderung von 37.983 t, eine Mehreinnahme von fl. 227.130 erzielt.

Die Mehrfrequenz auf den westlichen Linien ergibt sich aus der Steigerung des Verkehres in Kohle, Zucker, Erzen, Getreide und diversen Gütern, insbesonders aber aus der Mehrverfrachtung von Baumaterialien.

Die auf den östlichen Linien nachgewiesene Frequenzsteigerung ist auf die vermehrte Ausfuhr von Petroleum, Nutzholz und lebendem Vieh zurückzuführen. Im Getreideverkehre ist hingegen ein Ausfall von 600 Wagenladungen zu verzeichnen.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt, bei einer Minderfrequenz von 1,016.437 Personen, eine Mindereinnahme von fl. 237.612 im Personenverkehre und, bei einer Mehrbeförderung von 151.611 t, eine Mehreinnahme von fl. 698.936 im Güterverkehre.

Insgesammt ergibt sich im Berichtsmonate ein Mehrerträgniss von fl. 461.324.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Monate Juni 1896 betrug die Frequenz 18.460 Personen und 7443 t, mit einer Einnahme von fl. 7130, bezw. fl. 6460, in Summa fl. 13.590, gegen fl. 14.488 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juni 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 130.940 Personen und des Erträgnisses um fl. 98.434, was hauptsächlich auf die ungünstigen

(Fortsetzung auf Seite 1614.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni		Im Monate Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juni							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni	
					1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent		
	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.959	7.943	3,921.358	2,143.790	2,503.039	5,663.412	8,166.451	1.026	7,711.603	971	+ 5·7	7.959	7.943
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.208	6.804	688	3.422	4.110	274	3.365	224	+ 22·3	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	4.229	1.154	1.728	3.233	4.961	216	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen . . .	176	176	17.725	40.801	6.605	64.554	71.159	404	77.962	443	— 8·8	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.534	. . . .	5.079	5.079	635	15.076	1.885	— 66·3	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 890	2.457	1.977	3.834	5.811	291	7.853	393	— 26·0	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.877	301	1.268	437	1.705	107	1.972	123	— 13·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.714	1.855	2.249	2 392	4.641	119	4.537	116	+ 2·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.529	2.348	1.976	4.323	6.299	203	4.321	139	+ 46·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6 738	2.651	1.809	2.215	4.024	268	4.634	309	— 13·3	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	. . .	1.656	350	340	543	883	110	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.948	4.025	389	3.669	4.058	123	2.663	81	+ 51·9	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	21.133	8.309	11.453	11 255	22.708	255	25.373	285	— 10·5	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	. . .	4.992	325	1.839	416	2.255	103	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	11.269	8.611	3.351	14 082	17.433	194	14.867	165	+ 17·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.356	5.512	309	1.654	1.963	393	2.283	457	— 14·0	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.542	3.828	4 205	8.416	12.621	166	11.159	147	+ 12·9	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	. . .	2.880	572	541	669	1.210	86	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.248	2.062	827	2.544	3.371	259	2.323	179	+ 44·7	13	12
Postelberg-Laun	11	. . .	1.447	150	210	90	300	27	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.535	1.733	249	1.337	1.586	93	1.651	97	— 4·1	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	4.501	907	898	1.150	2.048	205	2.479	248	— 17·3	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	7.898	3.756	2.393	5.465	7.858	246	7.645	239	+ 2·9	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	28.544	14.357	12.794	35.141	47 935	358	55.416	414	— 13·5	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	27.296	1.278	10.522	7.408	17.930	285	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	5.325	1.650	1.604	1.494	3.098	282	3.349	304	— 7·2	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.565	4.255	4.554	3.554	8.108	150	8 941	166	— 9·6	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	10.793	18.548	2.666	5.599	8.265	486	6.565	386	— 25·9	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	8.638	1.818	2.325	3.070	5.395	193	5.533	198	— 2·5	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3.031	1.437	1.002	1.705	2.707	159	3.129	184	— 13·6	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.303	30.379	280	8.484	8.764	1.095	8.713	1.089	+ 0·6	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.550	5.811	700	5.072	5.772	241	5.473	228	+ 5·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	756	3.082	62	1.793	1.855	371	2.169	434	— 14·5	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	181.839	725.536	46.822	480 887	527.709	5.225	543.801	5.384	— 3·0	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	214.232	158.973	95.006	244.871	339.877	1.062	365.748	1.143	— 7·1	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	81.597	181.883	63.163	207.922	271.085	1.457	265.185	1.426	+ 2·2	186	186
Linie lit. B	236	236	165.426	259.924	124.499	335.921	460.420	1.951	445.220	1.887	+ 3·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	45.548	55.401	18.087	109.036	127.123	1.397	115.551	1.270	+ 10·0	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	887.114	957.193	574.843	2,104.700	2,679.543	2.586	2,694.915	2.601	— 0·6	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	88.016	34 987	18.314	31.983	50.297	179	57.429	222	— 19·4	281	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	57.790	90.128	27.270	165 579	192.849	3.013	176.412	2 756	+ 9·3	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	13.580	63.075	3.443	33 635	37.078	2.472	30.142	2 009	+ 23·0	15	15

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
17,680.748	12,286.348	11,340.683	33,064.133	44,404.816	5.579	10,589.633	30,699.143	41,288.776	5.198	+ 7·3	11.158	10.396	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
31.829	37.834	3.638	16.443	20.081	1.339	3.673	14.513	18.186	1.212	+ 10·5	2.678	2.424	Asch-Rossbach
20.411	6.452	9.237	18.900	28.137	1.223	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.446	. .	Beneschau-Wlaschim
87.918	181.616	38.875	260.704	299.579	1.702	43.085	274.102	317.187	1.802	— 5·5	3.404	3.604	Bukowinaer Localb.
. . . .	33.354	. . . .	23.217	23.217	2.902	. . . .	37.093	37.093	4.637	— 37·4	5.804	9.274	Dolina-Wygoda
28.652	15.600	10.642	23.268	33 910	1.696	9.525	25.862	35.387	1.769	— 4·1	3.392	3.538	Fehring-Fürstenfeld
28.856	2.300	6.261	3.019	9.280	580	5.052	3.032	8.084	505	+ 14·9	1.160	1.010	Friauler Bahn
42.094	10.574	10.991	13.289	24.280	623	9.999	12.242	22.241	570	+ 9·3	1.246	1.140	Fürstenfeld-Hartberg
26.087	8.802	8.814	18.378	27.192	877	7.876	14.711	22.587	729	+ 20·3	1.754	1.458	Gailthal-Bahn
33.155	16.805	8.443	14.896	23.339	1.556	8.408	13.380	21.788	1.453	+ 7·1	3.112	2.906	Gleisdorf-Weiz
9.452	3.171	1.875	4.461	6.336	792	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.584	. . .	Göpfritz-Gr. Siegharts
14.310	24.860	1.907	22.407	24.314	737	2.943	19 937	22.880	693	+ 6·3	1.474	1.386	Kolomeaer Localbahnen
95.716	41.983	59.986	57.441	117.427	1.319	61.291	71.891	133.182	1.496	— 11·8	2.638	2.992	Lemberg-Bełzec
15.750	970	6.702	1.917	8.619	392	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	784	. . .	Lemberg (Klep.)-Janów
59.559	44.577	20.675	83.309	103.984	1.155	18.378	61.285	79.663	885	+ 30·5	2.310	1.770	Mährische Westbahn
11.434	28.623	1.533	9.959	11.492	2.298	1.375	9.635	11.010	2.202	+ 4·4	4.596	4.404	Mösel-Hüttenberg
61.300	22.828	21.861	48.651	70.512	928	22.879	31.970	54.849	722	+ 28·5	1.856	1.444	Murthal-Bahn
13.997	2.201	2.721	3.227	5.948	425	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	850	. . .	Nakři-Netolitz–Netolitz
18.350	9.183	4.769	11.783	16.552	1.273	4.753	8.087	12.840	1.070	+ 19·0	2.546	2.140	Plan-Tachau
8.880	3.586	1.309	3.385	4.694	427	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	854	. . .	Postelberg-Laun
9.866	13.286	1.546	10.795	12.341	726	1.509	22.918	24.427	1.437	— 49·5	1.452	2.874	Potscherad-Wurzmes
24.919	6.142	4.614	7.008	11.622	1.162	4.529	7.565	12.094	1.209	— 3·9	2.324	2.418	Schwarzenau-Waidhofen
46.209	18.395	13.629	27.691	41.320	1.291	13.575	25.654	39.229	1.226	+ 5·3	2.582	2.452	Strakonitz-Winterberg
160.253	89.680	73.900	205.249	279.149	2.083	70.737	194.871	265.608	1.982	+ 5·1	4.166	3.964	Unterkrainer Bahnen
59.667	2.267	25.025	13.074	38.099	1.656	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.312	. .	Valsugana Bahn
19.595	7.489	4.901	7.126	12.027	1.093	5.358	6.863	12.221	1.111	— 1·6	2.186	2.222	Vöcklabruck-Kammer
92.211	24.048	25.691	20.465	46.156	855	25.056	17.106	42.162	781	+ 9·5	1.710	1.562	Welser Localbahnen
53.867	119.456	14.845	44.092	58 937	3.467	13.313	37.010	50.323	2.960	+ 17·1	6.934	5.920	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
50.346	9.090	12.059	14.558	26 617	951	11.685	14.316	26.001	929	+ 2·4	1.902	1.858	Wodňan-Prachatitz
16.048	8.400	5.367	11.076	16.443	967	6.592	11.221	17.813	1.048	— 7·7	1.934	2.096	Wotic-Selčan
11.633	178.901	1.432	58.994	60.426	7.553	1.387	56.346	57.733	7.217	+ 4·7	15.106	14.434	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
13.507	40.228	3.594	33.729	37.323	1.555	3 350	36.548	39.898	1.662	— 6·4	3.110	3.324	Časlau-Zawratetz
4.922	27.389	617	13.350	13.967	2.793	564	14.678	15.242	3.048	— 8·4	5.586	6.096	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
987.896	4,338.329	214.548	2,759.063	2,973.611	29.442	213.586	2,660.429	2,874.015	28.456	+ 3·5	58.884	56.912	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,125.382	959.546	471.169	1.573.253	2,044.422	6.389	471.418	1,596 019	2,067.437	6.461	— 1·1	12.778	12.922	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
395.029	1,195.884	256.226	1,454.952	1,711.178	9.200	248.460	1,449.525	1,697.985	9.129	+ 0·8	18.400	18.258	Linie lit. A
705 627	1,716.362	407.484	2,339.644	2,747.128	11 640	398.548	2,307 167	2,705.715	11.465	+ 1·5	23.280	22.930	Linie lit. B
221.823	375.273	87 089	733.640	820.729	9.019	87.168	659.220	746.388	8.202	+ 10·0	18.038	16.404	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
4,690.086	5,537.893	2,994.798	13,622.142	16,616.940	16.040	2,905.521	12,938.289	15,843.810	15.293	+ 4·9	32.080	30.586	Hauptbahnnetz
486.210	211.367	108.886	207.510	316.396	1 126	99.902	197.280	297.182	1.147	— 1·8	2.252	2.294	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
290.440	513.824	134.535	908.305	1,042.840	16.294	128.339	930.625	1,058.964	16.546	— 1·5	32.589	33.093	Oesterr. Strecke
53.705	339.602	12.800	187.797	200.597	13.373	12.565	175.885	188.450	12.563	+ 6·4	26.746	25.126	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni		Im Monate Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juni 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	1896	1895	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	326.842	248.487	224.902	678.625	903.527	1.439	841.878	1.341	+ 7·3	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	139.780	275.308	80.453	462.274	542.727	1.762	540.749	1.756	+ 0 3	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	862.187	707.103	560.422	1,527.344	2,087.766	1.528	2,047.115	1.499	+ 1·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	29.679	22.874	8 159	20.899	29.058	881	28.620	867	+ 1·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,724.656	431.821	1,027.566	2,245.085	3,272.651	2.163	3,212.851	2.124	+ 1 8	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	67.532	. . . .	10.061	. . . .	10.061	2.515	10.437	2.609	— 3·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	173.759	138.966	61.903	195.850	257.753	904	270.849	950	— 4·8	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	108.594	42.053	36.763	40.195	76.958	865	84 018	944	— 8·4	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	29.988	51.657	10.706	62.997	73.703	1.134	73.326	1.128	+ 0·5	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4 291	1.175	476	685	1.161	166	1.159	166	. . .	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	28.655	19.616	7 780	19 755	27.535	143	30.941	160	— 10·6	193	192
Bozen-Meraner Bahn	31	31	27.719	4 927	15.427	9.451	24.878	803	20.687	667	+ 20·4	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.275	936	1.099	2.607	3.706	148	4.596	184	— 19 6	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.180	1.089	1.135	2 101	3.236	129	3.976	159	— 18·9	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	28.219	8.303	11.067	11.354	22.421	320	22.618	323	— 0 9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.846	3.876	1.043	1.216	2.259	753	2.272	757	— 0·5	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.858	1 083	4.823	3.164	7.987	333	7.918	330	+ 0·9	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	10 615	1.157	6.099	4.857	10 956	189	12.111	209	— 9·6	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.151	4.670	1.842	3.697	5.539	692	5.227	653	+ 6·0	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.729	2.060	1.068	3.858	4.926	328	4.029	269	+ 21·9	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2 834	754	821	939	1.760	70	2.132	85	— 17·6	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	45.441	13 764	15.540	16.651	32.191	947	37.382	1.099	— 13·8	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	. . .	10.498	1.831	3.829	2.372	6.201	248	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	22.107	2 602	15.777	4.633	20.410	305	21.995	328	— 7·0	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.071	35.363	1.423	20.154	21.577	1.199	20.016	1.112	+ 7·8	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	14.282	3.947	4 620	4 780	9.400	196	9.608	200	— 2 0	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.529	17.946	235	12.316	12.551	1.255	14.232	1.423	— 11·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.545	11.642	1.928	13.948	15.876	407	11.785	302	+ 34·8	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	12.628	4.562	3.620	4.730	8.350	170	8.947	183	— 7·1	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	2.093	1.789	384	2.578	2.962	370	3.075	384	— 3·6	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	106.061	5.477	10.524	3.550	14.074	1.407	14.977	1.498	— 6·1	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	237.464	673	33.605	812	34.417	819	35.080	835	— 1·9	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	64.461	. . . .	7.386	. . . .	7.386	616	8.031	669	— 7·9	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	183.868	. . . .	16.164	. . . .	16 164	2.309	18.142	2.592	— 10·9	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	81.517	1.207	5.869	670	6 539	934	6.949	993	+ 5·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	162.437	. . . .	13.652	. . . .	13.652	2.275	13.739	2.290	— 0·7	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	31.115	4 020	6.228	3.482	9.710	694	11.905	850	— 18·4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	60.770	37.897	6.528	15.922	22.450	1 247	15.860	881	+ 41·5	18	17
Summe	16.602	16.398	10,548.892	6,970.185	5,777.226	14,995.596	20,772.822	1.251	20,174.689	1.230	+ 1·7	16.555	16.394

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
1,710.244	1,491.982	1,159.673	3,896.650	5,056.323	8.051	1,135.645	3,484.535	4,620.180	7.357	+ 9·4	16.102	14.714	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
785.951	1,667.677	438.852	2,671.704	3,110 556	10.099	442.038	2,505.070	2,947.108	9.569	+ 5·5	20.198	19.138	Ergänzungsnetz
4,222.077	4,245.162	2,791.059	9,350.064	12,141.123	8.888	2,663.461	8,887.410	11,550.871	8.456	+ 5·1	17.776	16.912	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
167.169	125.017	44.452	112.533	156.985	4.757	45.290	118.474	163.764	4.963	— 4·2	9.514	9.926	Ostrau-Friedlander Eb.
8,315.418	2.464.401	4,994.925	12,633.437	17,628.362	11.652	4,859.596	12,268.659	17,128.255	11.321	+ 2·9	23.304	22.642	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
137.440	. . . . .	20.792	. . . . .	20.792	5.198	20.395	. . . . .	20.395	5.099	+ 1·9	10.396	10.198	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
895.700	819.743	334.542	1,324.517	1,659.059	5.821	326.554	1,329.758	1,656.312	5.812	+ 0·2	11.642	11.624	Südnordd. Verbindgsb.
511.163	215.437	160.522	212.873	373.395	4.195	158.916	191.321	350.237	3.935	+ 6·6	8.390	7.870	Wien-Aspang Bahn
149.092	326.705	50.127	406.275	456.402	7.022	47.009	386.412	433.421	6.668	+ 5·3	14.044	13.336	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
28.355	8.989	3.079	5.522	8.601	1.229	2.966	4.301	7.267	1.038	+ 17·4	2.458	2 076	Auspitzer Localbahn
151.733	124.744	42.439	143.920	186.359	966	39.050	150.602	189.652	988	— 2·2	1.932	1.976	Böhm. Commerialb.
147.733	34.328	95.845	67.780	163.625	5.278	82.764	62.470	145.234	4.685	+ 12·7	10.556	9.370	Bozen-Meraner Bahn
11.967	6.232	5.605	14.464	20.069	803	5.483	19.260	24.743	990	— 18·9	1.606	1.980	Deutschbrod-Humpoletz
16.312	8.783	5.758	15.165	20.923	837	5.885	18.110	23.995	960	— 12·8	1.674	1.920	Gr.-Priesen-W.-Auscha
130.006	50.861	45.520	68.699	114.219	1.632	44.500	65.882	110.382	1.577	+ 3·5	3.264	3.154	Kremsthal-Bahn
61.803	25.788	6.272	9.301	15.573	5.191	5.140	8.993	14.133	4.711	+ 10·2	10.382	9.422	Kuttenberger Localb.
47.824	6.056	35.057	12.409	47.466	1.978	32.419	12.477	44 896	1.871	+ 5·7	3.956	3.742	Mori-Arco-Riva a. G.
56.295	7.275	34.340	33.251	67.591	1.165	34.985	30.472	65.457	1.129	+ 3·2	2.330	2.258	Mühlkreis-Bahn
56.320	27.638	10.139	22.053	32.192	4.024	9.818	22.375	32.193	4.024	. . .	8.048	8.048	Neutitscheiner Localb.
13.613	10.493	4.297	15.127	19.424	1.295	4.291	18.144	22 435	1.496	— 13·4	2.590	2.992	Reichenau a/K.-Solnitz
15.555	4.250	4.809	5.511	10.320	413	5 037	5.403	10.440	418	— 1·2	826	836	Radkersburg-Luttenbg.
254.704	78.162	86.913	78.836	165.749	4.875	90.416	83.501	173.917	5.115	— 4·7	9.750	10.230	Reichenberg-Gablonz-T.
38.170	6.323	12.498	9.199	21.697	1.205	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .		2.410	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
76.166	13.731	40 221	21.301	61.522	918	40 757	20.691	61 448	917	+ 0·1	1.836	1.834	Salzkammergut-Localb.
38.575	156.863	8.546	99.396	107.942	5.997	7.447	85.815	93.262	5.181	+ 15·7	11.994	10.362	Stauding-Stramberger
68.421	23.141	21.280	27.630	48.910	1.019	22.857	24.922	47.779	995	+ 2·4	2.038	1.990	Steyrthal-Bahn
11.045	133.120	1.027	88.659	89.686	8.969	1.001	98.209	99.210	9.921	— 9·6	17.938	19.842	Swoleñowes-Smečna
33.730	69.379	11.578	81.946	93.524	2.398	11.733	61.482	73.215	1.877	+ 27·8	4.796	3.754	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
52.041	29.770	14.408	27.779	42.187	861	15.432	26.047	41.479	847	+ 1·7	1.722	1.694	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
4.289	9.132	776	13.727	14.503	1.813	1.228	12.687	13.915	1.739	+ 4·3	3.626	3.478	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
441.200	30.802	43.392	19.426	62.818	6 282	41.885	19.002	60.887	6.089	+ 3·2	12.564	12.178	Brünner Localeisenb.-G.
1,085.098	3.107	145.519	4.257	149.776	3.566	128.794	4.146	132.940	3.242	+ 10·0	7.132	6.484	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
281.845	. . . . .	34.569	. . . . .	34.569	2.881	32.062	. . . . .	32.062	2.672	+ 7·8	5.762	5.344	Innsbruck-Hall i. T.
846.017	. . . . .	69.115	. . . . .	69.115	9.874	68.739	. . . . .	68.739	9 820	+ 0·5	19.748	19.640	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
429 634	7.252	31.950	3.640	35.590	5.084	29.782	3.459	33.241	4.749	+ 7·1	10.168	9.498	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
695.245	. . . . .	56.196	. . . . .	56.196	9.366	48.462	. . . . .	48.462	8.077	+ 16·0	18.732	16.154	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hüttcldorf)
76.738	22.949	14.987	19.211	34.198	2.443	14.629	17.435	32.064	2.290	+ 6·7	4.886	4.580	Salzburger Eisenb. u. Tr.
327.326	135 143	34.879	56.629	91.508	5.084	29.336	28.319	57.655	3.391	+ 49·9	10.168	6.782	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf-Guntrsd.)
50,199.753	40,904.953	27,351.635	89,529.191	116,880.826	7 060	26,067.831	84,732.261	110,800.095	6.759	+ 4·5	14.120	13.518	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1896	1895	Im Monate Juni 1896 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1896 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.550	2,780.600	1,496.600	2,162.100	5,223.325	7,385.425	978	6,632.935	879	+ 11·3	7553·3	7.550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	15.200	19.000	6.800	30.000	36.800	540	43.597	640	— 15·6	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	20.000	2.300	10.000	4.500	14.500	134	16.131	149	— 10·1	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	21.000	3.300	10.500	6.500	17.000	117	. . .	. . .	. . .	145	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	6.100	1.900	2.500	2.400	4.900	83	5.316	90	— 7·8	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	7.500	1.000	3.000	1.900	4.900	59	5.240	63	— 6·3	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.000	2.100	2.500	3.200	5.700	116	7.195	147	— 21·1	49·1	49·1
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	18.000	3.500	9.000	7.000	16.000	121	21.439	163	— 25·8	131·9	131·9
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	8.200	2.500	4.100	5.000	9.100	204	. . .	. . .	. . .	44·7	. . .
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	8.000	1.700	4.000	2.500	6 500	103	7.416	117	— 12·0	63·2	63·2
Csetneker Thal-Bahn	23·8	23·8	1.800	1.200	600	2.300	2.900	122	2.898	122	0	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136·1	136·1	10.900	3.400	6.800	6.900	13.700	101	13.366	98	+ 3·1	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	8.000	3.000	4 000	3.800	7.800	137	7.692	135	+ 1·5	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	5.500	700	2 200	900	3.100	79	2.854	73	+ 8·2	39·3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.200	1.000	2.600	2.000	4.600	89	4.549	88	+ 1·1	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	5.900	4.000	3.000	8.000	11.000	219	14.498	289	— 24·2	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	21.000	3.800	10.500	7.500	18.000	256	21.368	304	— 15·8	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	20.000	4.000	10.000	8.000	18.000	154	23.981	206	— 25·2	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	37·4	. . .	3.600	1 100	1.800	2.200	4.000	107	. . .	. . .	. . .	37·4	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	25.000	7.500	12.500	15.000	27.500	232	30.161	255	— 9·0	118·3	118·3
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	5.000	800	2 500	1.200	3.700	115	4.699	146	— 21·2	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	2.500	100	500	200	700	59	590	50	+ 18·0	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1 200	400	500	600	1.100	88	2.341	187	— 52·9	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.400	300	700	500	1.200	46	1.364	52	— 11·5	26·2	26·2
Karzczag-Tiszafüred	44·3	.	1.600	900	800	1.800	2.600	59	. . .	. . .	. . .	10·8	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	8.400	4.900	4.200	7.000	11.200	190	11.426	193	— 1·6	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	. . .	4.000	300	1.600	500	2.100	50	. . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.800	2.200	1.900	3.300	5.200	114	5.189	114	0	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	4.600	1.200	2.300	2.400	4.700	145	6.123	189	— 23·3	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	3.200	1.300	1.300	2.000	3.300	149	3.002	135	+ 10·4	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	3.800	1.300	1.900	2.800	4.700	43	8.189	74	+ 41·9	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	4.500	2.000	3.000	3.000	6.000	186	7.316	227	— 18·1	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	12.500	3.300	5.000	6.500	11.500	87	12.719	96	— 9·4	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.500	500	600	700	1.300	85	1.197	78	+ 9·0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.000	2.000	1.400	4.000	5.400	132	6.815	167	— 21·0	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	1.000	500	500	1.000	1.500	53	. . .	. . .	. . .	11·5	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	5.600	2.100	3.700	4.300	8.000	140	9.088	159	— 12·0	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.000	11.200	1.000	15.000	16.000	884	11.449	633	+ 39·7	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	. . .	7.400	1.200	3.700	2.300	6.000	116	. . .	. . .	. . .	44·1	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	6.000	2.100	3.000	3.000	6.000	173	7.409	214	— 19·2	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	120·5	. . .	5.000	1.300	2.500	2.500	5.000	41	. . .	. . .	. . .	120·5	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	1.000	100	1.200	1.300	75	1.881	108	— 30·6	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.400	5.900	6.200	11.800	18.000	148	19.409	160	— 7·5	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	5.000	1.700	2 300	1.700	4.000	85	5.026	107	— 20·6	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	12.000	3.000	6.000	6.000	12.000	229	13.555	259	— 11·6	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.200	200	1.300	200	1.500	71	2.163	103	— 31·1	21	21
Szathmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	4.800	4.400	3.200	8.800	12.000	199	11.282	187	+ 6·4	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4·200	2.600	2.800	3.800	6.600	187	6.747	191	— 2·1	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	23·7	6.800	3.800	3.400	5·600	9.000	97	4.466	188	— 48·4	93·2	5·3
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	6.400	400	3.200	500	3.700	107	4.274	124	— 13·7	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.000	5.000	5.200	8.000	13.200	122	14.840	138	— 11·6	107·8	107·8
Tarnczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	435	13	— 30·8	32·9	32·9
T[illegible]esvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	6.400	800	3.200	1.600	4.800	76	. . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	3.400	1.600	1.700	1.900	3.600	114	4.178	132	— 13·6	31·6	31·6
Versec-Kubin-Dunapart	84·6	84·6	8.000	1.800	4.000	3.500	7.500	89	6.650	79	+ 12·7	84·6	84·6
Vinkovce-Brckaer Bahn	53·1	53·1	2.800	8.600	3.500	9.500	13.000	245	11.728	221	+ 10·9	53·1	53·1
W[illegible]rasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	2 200	400	1.100	700	1.800	49	2.015	55	— 10·9	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	340·2	297·3	48.000	17.500	23.000	35.000	58.000	170	61.428	207	— 17·9	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	20.000	8.000	10.000	16.000	26.000	202	31.129	242	— 16·5	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tisz[illegible]dezer Localb.	26·3	. . .	2.000	1.500	800	2.900	37.00	141	. . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	48·2	8·2	2.000	700	1.000	800	1.800	37	1.401	171	— 78·4	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	40·7	4.100	1.300	1.500	2.500	4.000	90	3.583	88	+ 2·3	44·6	40·7

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
14,588.600	8,425.000	10,105.180	31,978.431	41,183.611	5.452	9,477.235	27,471.526	36,948.761	4.894	+ 11·4	10.904	9.788	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
115.500	108.600	49.800	173.300	223.100	3.276	67.776	171.395	239.171	3.512	— 6·7	6.552	7.024	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
114.600	19.500	57.300	39.000	96.300	887	59.953	31.994	91.947	847	+ 4·7	1.774	1.694	Bács-Bodrogher Com. B.
119.000	19.700	59.500	39.100	98.600	680	. . . . .					1.360	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
33.100	10.800	13.400	14.100	27.500	464	13.633	12.462	26.095	440	+ 5·5	928	880	Bálat.-St.G.-Som.-Szobb
37.500	8.900	16.800	18.000	34.800	421	19.042	10.172	29.214	353	+ 19·3	842	706	Békés-Csanáder Bahn
24.700	11.700	12.350	18.900	31.250	636	12.699	15.677	28.376	578	+ 10·0	1.272	1.156	Békéser Comitatsbahnen
108.600	28.800	54.300	57.500	111.800	848	57.587	46.310	103.897	788	+ 7·6	1.696	1.576	Bihárer Vicinalbahn
44.600	12.300	22.200	24.800	47.000	1.051	. . . . .					2.102	. . .	Budapest-Gran Localb.
37.700	15.000	18.850	22.400	41.250	653	22.615	19.354	41.969	664	— 1·7	1.306	1.328	Budapest-Lájosmizse
8.900	7.700	2.800	14.900	17.700	743	2.936	14.356	17.292	727	+ 2·2	1.486	1.454	Csetnekthal-Bahn
66.500	21.900	40.400	44.100	84.500	621	39.908	37.104	77.012	566	+ 9·7	1.242	1.132	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
48.200	20.200	24.200	26.400	50.600	891	25.490	21.411	46.901	826	+ 7·9	1.782	1.652	Debreczin-Hajdu-Nánás
31.100	4.800	12.500	7.100	19.600	499	12.480	4.208	16.688	425	+ 17·4	998	850	Debreczin—Nagy-Léta
26.800	6.700	13.400	13.500	26.900	518	15.043	11.145	26.188	505	+ 2·6	1.036	1.010	Felek-Fogaraser Bahn
35.000	26.000	17.200	51.800	69.000	1.375	16.925	67.029	83.954	1.673	— 17·8	2.750	3.346	Gran—Almás-Füzitö
132.000	31.300	66.300	62.700	129.000	1.832	70.969	66.614	137.583	1.954	— 6·2	3.664	3.908	G. Kikinda-G. Becskerek
75.500	26.400	37.500	53.800	91.300	783	38.501	57.944	96.445	827	— 5·3	1.566	1.654	Grosswardein-B.-Vaskoh
22.200	9.400	11.000	18.800	29.800	797	. . . . .					1.594	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
138.200	43.500	69.100	87.400	156.500	1.323	72.247	82.552	154 799	1.309	+ 1·1	2.646	2.618	Háromszéker Localb.
23.400	9.100	11.700	13.600	25.300	786	16.359	9.352	25 711	799	— 1·6	1.572	1.598	Hermannst.-Felek. Lb.
13 000	700	2.600	1.200	3.800	319	1.860	625	2 485	209	+ 52·6	638	418	Hermannst.-N. Disznod
7.000	3.350	2.900	4.400	7.300	584	2.967	4.945	7.912	633	— 7·7	1.168	1.266	Hidegkut-Gyönk-Tamási
7.700	2.200	4.300	3.900	8.200	313	3.505	3.540	7.045	269	+ 16·4	626	538	Kaposvár-Mocsolad
2.400	1.400	1.200	2.800	4.000	370	. . . . .					740	. . .	Karczag-Tiszafüred
45.200	31.900	22.600	47.300	69.900	1.183	23.137	40.957	64.094	1.085	+ 9·0	2.366	2.170	Kaschau-Torna
15.300	2.050	5.950	3.900	9.850	235	. . . . .					470	. . .	Kecskem.-Fülöpszállás
20.400	14.100	10.200	21.200	31.400	690	11.812	15.294	27.106	596	+ 15·8	1.380	1.192	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
25.200	7.400	12.600	14.700	27.300	843	14.978	11.481	26.459	817	+ 3·2	1.686	1.634	Körös-Belovár Localb.
18.600	8.500	7.500	10.200	17.700	797	7.823	7.663	15.486	698	+ 14·2	1.594	1.396	Kun-Szt. Márton-Szentes
22.000	10.500	11.000	19.500	30.500	277	13.148	23.321	36.469	331	— 16·3	554	662	Máros-Ludás—Bistritz
25.800	11.800	16.200	17 700	33.900	1.050	17.915	17.212	35.127	1.088	— 3·5	2.100	2.176	M.-Vásarhely-Sz.-Régen
67.000	21.300	26.500	42.500	69.000	519	27.368	37.852	65.220	491	+ 6·0	1.038	982	Matraer Vicinalbahnen
13.200	2.900	3.600	3.800	7.400	484	4.040	2.812	6.852	448	+ 8·0	968	896	Mezötur-Turkever E.
17.000	10.300	7.700	20 800	28.500	697	8.116	28.531	36.647	896	— 22·2	1.394	1.792	Muránythalbahn
2.900	1.250	1.450	2.600	4.050	352	. . . . .					704	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
31.900	13.200	20.100	26.900	47.000	825	19.975	29.852	49.827	874	— 5·7	1.650	1.748	Nyiregyháza-M.-Szalka
13.800	54.300	6.700	68.600	75.300	4.160	5.588	67.340	72.928	4.029	+ 3·3	8.320	8.058	Petroszény-Lupény
45.800	15.200	22.900	30.200	53.100	1.204	. . . . .					2.408	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
24.600	13.300	12.300	17.700	30.000	867	20.159	20.439	40.598	1.173	— 26·1	1.734	2.346	P. Tenyö-K. Szt. Márton
26.300	8.700	13.150	17.400	30.550	254	. . . . .					508	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
3.100	10.500	1.050	11.300	12.350	710	588	10.119	10.707	615	+ 15·4	1.420	1.230	Ruma-Vrdnik
80.300	35.600	40.600	72.600	113.200	935	31.686	68.323	100.009	826	+ 13·2	1.870	1.652	Slavonische Localbahn
28.400	11.100	13.400	12.100	25.500	541	14.096	11.962	26.058	553	— 2·2	1.082	1.106	Somogy-Szobb-Barcs
61.600	19.100	30.800	38.500	69.300	1.323	33.534	34.882	68.416	1.306	+ 1·3	2.646	2.612	Steinamanger-Pinkafeld
22.600	2.500	8.100	2.500	10.600	505	7.661	3.285	10.946	521	— 3·1	1.010	1.042	Steinamanger-Rum
34.200	24.300	23.800	48.900	72.700	1.204	23 483	48.564	72.047	1.193	+ 0 8	2.408	2.386	Szathmar-Nagybánya
20.400	13.400	14.400	19.500	33.900	960	15.107	17.841	32.948	933	+ 2·9	1.920	1.866	Szekler Bahn
39.800	20.800	19 900	39.800	59.700	641	1.482	3.885	5.367	1.013	— 36·7	1.282	2.026	Szt. Lörincz—Slatina
38.600	3.150	19.300	4.600	23.900	691	18.895	4.710	23.605	682	+ 1·3	1.382	1.364	Szentes-H.-M.-Vasárhely
30.800	28.600	34.800	53.300	88.100	817	31.150	55.717	86.867	806	+ 1·4	1.634	1.612	Szilagyságer Eisenb.
3.200	600	1.300	1.000	2.300	70	1.362	721	2.083	63	+ 11·1	140	126	Taraczthal-Bahn
37.900	6.250	18.950	12.400	31.350	498	. . . . .					996	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
18.800	11.100	9.400	13.000	22.400	709	10.371	12.710	23.081	730	— 2·9	1.418	1.460	Ujszász-Jaszapáther E.
45.800	10.400	22.900	21.200	44.100	521	22.699	14.833	37.532	444	+ 17·3	1.042	888	Versec—Kubin-Dunap.
13.500	53.500	17.000	59.400	76.400	1.439	19.039	56.152	75.191	1.416	+ 1·6	2.878	2.832	Vinkovce-Brcka
11.500	2.580	7.550	4.420	9.770	268	6.498	4.035	10.533	289	— 7·3	536	578	Warasdin-Golubovec
260.200	109.700	122.000	220.800	342.800	10.08	120.169	222.076	342.245	1.151	— 12·2	2.016	2.302	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
114.200	43.700	57.400	87.500	144.900	1.125	61.057	94.929	155.986	1.211	— 7·1	2.250	2.422	Zagorianer Bahn
14.000	14.000	6.200	28.100	34.300	1.304	. . . . .					2.608	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
18.400	6.850	8.700	7.700	16.400	340	4.837	2.047	6.884	840	— 59·5	680	1.680	Zsebely-Csákovárer Lb.
26.900	11.500	10.600	23.100	33.700	756	8.868	16.523	25.391	620	+ 21·2	1.512	1.248	Zsitvathal-Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni		Im Monate Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juni 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juni	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1896	1895										1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	128.630	200.607	80.509	318.170	398.679	1.038	357.550	931	+ 11·5	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.415	45.412	2.660	55.298	57.958	857	60.889	901	— 4·9	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	56.314	34.966	19.408	52.169	71.577	596	64.081	534	+ 11·6	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	144.199	209.250	155.800	522.042	677.842	963	650.003	923	+ 4·3	704	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	46 334	59.400	29.000	96.300	125.300	357	106.000	326	+ 9·5	351	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	521	11 369	182	9.051	9.233	241	9.064	237	+ 1·7	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.157	3.104	490	2.220	2.710	129	1.620	77	+ 67·5	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	5.200	18.795	5.401	31.907	37.308	303	30.558	248	+ 22·2	123	123
Budapester Localbahnen	47	47	278 994	12.650	37.414	3.110	40.524	862	41.950	893	— 3·5	47	47
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	25.951	4.049	2.823	954	3.777	472	8.320	1.040	— 54·6	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	5.297	2 284	4.065	4.266	8.331	186	9.529	213	— 12·8	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.426	10.605	879	13.050	13.929	422	15.286	463	— 8·9	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.652	1.086	2.121	1.447	3.568	210	4 132	243	— 13·6	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	12.520	705	2.612	700	3.312	123	3.601	133	— 7·5	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.642	706	180	432	612	180	458	135	+ 33·3	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	3.218	3.567	522	979	1.501	167	1.668	185	— 9·7	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.900	2.507	1.626	2.193	3.819	382	4.151	415	— 8·0	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	3.592	999	1.164	805	1.969	151	2.270	175	— 13·7	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	7.254	10.684	1.779	14.158	15.937	254	14.741	235	+ 8·1	62·7	62·7
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	85	3.884	8.315	2.060	18.905	20.965	247	26.071	307	— 19·5	85	85
Poprádthal-Bahn	15	15	8.973	5.166	2.325	3.323	5.648	377	6.599	440	— 14·3	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	28 261	15.781	21.272	34.397	55.669	251	57.214	258	— 2·7	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	2.075	2.480	450	1.033	1.483	124	1.680	140	— 11·4	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	10	2.402	893	437	611	1.048	105	738	74	+ 41·9	10	10
Tatra-Lomnitzer Localbahn	10	. . .	386	22	78	29	107	11	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	10	3.600	2	1.050	1.052	181	1.052	181	. . .	5·8	5·8
Torontaler Localbahnen	215	182	37.659	12.951	19.016	29.342	48.358	225	56.000	308	— 26·9	215	182
Ungthalbahn	43	43	7.400	6.800	2.241	11.370	13.611	317	19.440	452	— 30·0	43	43
Summe	14.151	13.327	4,079.266	2,362.553	2,791.316	6,758.936	9,550.252	675	8,720.407	654	+ 3·2	14.092	13.308
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.602	16.398	10,548.892	6,970.185	5,777.226	14,995.596	20,772.822	1.251	20,174.689	1.230	+ 1·7	16.555	16.394
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.151	13.327	4,079.266	2,362.553	2,791.316	6,758.936	9,550.252	675	8,720.407	654	+ 3·2	14.092	13.308
Hauptsumme	30.753	29.725	14,628.158	9,332.738	8,568.542	21,754.532	30,323.074	986	28,895.096	972	+ 1·4	30.647	29.702
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·35	6·35	3.800	215	3.054	366	3.420	. . .	3.648	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·31	5·31	3.901	. . .	4.909	315	5.224	. . .	6.064	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	29.355	1	9.875	4	9.879	. . .	14.840	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	3·9	5·7	1.329	. . .	2.931	. . .	2.931	. . .	5.204	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·6	8·6	99.060	. . .	12.080	. . .	12.080	. . .	13.911	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	. . .	46.021	. . .	5.138	. . .	5.138	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	9.937	. . .	1.337	. . .	1.337	. . .	1.623	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	380.896	. . .	20.586	. . .	20 586	. . .	18.200	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	67.532	. . .	10.061	. . .	10.061	. . .	10.437	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thierg.)	1·4	1·4	11.376	. . .	1.707	. . .	1.707	. . .	906	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	2·1	. . .	77.715	. . .	3.886	. . .	3.886	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald	8·2	. . .	51.995	. . .	6.599	. . .	6.599	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	34.670	. . .	823	. . .	823	. . .	1.157	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	14.078	. . .	925	. . .	925	. . .	1.468	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	15.080	6	1.721	6	1.727	. . .	2.402	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	20.293	. . .	2.104	. . .	2.104	. . .	4.673	. . .	. . .	. . .	. . .

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nehigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
646.467	1,180.577	358.314	1,770.088	2,128402	5.543	335.367	1,621.981	1.957.348	5.097	+ 8·8	11.086	10.194	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
30.315	226.132	13.553	260.303	273.856	4.051	13.440	265.672	279.112	4.129	— 1·9	8.102	8.258	Mohács-Fünfkirchner E.
313.885	206.765	96.645	289.396	386.041	3.217	86.665	284.458	371.123	3.093	+ 4·0	6.434	6.186	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
983.605	1,111.131	811.753	2,926.754	3,738.507	5.310	781.122	2,817.692	3,598.814	5.112	+ 3·9	10.620	10.224	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
304.690	342.900	177.720	529.190	706.910	2.014	161.030	393.130	554.160	1.705	+ 18·1	4.028	3.410	Arader u. Csánader E.
3.445	60.858	1.224	53.634	54 858	1.432	1.317	53.344	54.661	1 427	+ 0·4	2.864	2.854	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
3.734	10.179	1.390	8.110	9.500	452	1.400	4.750	6.150	293	+ 54·3	904	586	Borossebes-Menyháza
26.111	86.359	24.114	136.500	160.614	1.306	27.911	131 076	158 987	1.293	+ 1·0	2.612	2.586	Barcs-Pakraczer E.
1,404.353	70.210	171.656	16 811	188.467	4.010	149.207	14.865	164.072	3.491	+ 14·9	8.020	6.982	Budapester Localb.
295.305	12.562	31.827	3.759	35.286	4.410	31 280	2.975	34.255	4.282	+ 3·0	8.820	8.564	Budapest-Szt. Lörincz
26.614	12.899	17.236	21.243	38.479	859	17.237	36.561	53.798	1.201	— 28·5	1.718	2.402	Eperjes-Bartfeld
20.135	73.789	4.642	74.032	78 674	2.384	4.439	76.210	80.649	2.444	— 2·5	4.768	4.888	Gölnitzthal-Bahn
47.167	6.338	11.408	9 131	20.539	1.208	11.596	8.444	20.040	1.179	+ 2·5	2.416	2.358	Güns-Steinamanger
76.797	4.299	15.300	3.995	19.295	715	13.602	5.060	18.662	691	+ 3·5	1.430	1.382	Haraszti-Ráczkev
9.728	5.143	1.275	3.057	4.332	1.274	1.074	2.785	3.859	1.135	+ 12·2	2.548	2.270	Holics-Gödinger Localb.
15.528	22.445	2.557	6.192	8.749	972	2.353	6.673	9.026	1.003	— 3·1	1.944	2.006	Késmark-Szepes-Bélá
19.658	14.400	6.516	12.037	18.553	1.855	6.017	10.537	16.554	1.655	+ 12·1	3.710	3 310	Keszthély-B. Szt. György
19.577	6.092	5.981	5.235	11 216	863	6.416	5.260	11.676	898	— 3·9	1.726	1.796	Löcsethal-Bahn
41.751	66.862	9.863	86.999	96.862	1.545	11.109	72 062	83.171	1.327	+ 16·4	3.090	2 654	Marmaroser Salzb. A.-G.
25.957	41.799	11.969	89.606	101.575	1.195	9.531	106.313	117.434	1.382	— 13·5	2.390	2.764	Nagy-Károly-Somkuti
37.824	33.230	9 768	21.094	30.862	2.057	11.121	21.577	31 108	2 074	— 0·8	4.114	4.148	Poprádthal-Bahn
177.577	85 408	116.020	201.778	317.798	1.432	113.838	183.765	297.603	1.341	+ 6·8	2.864	2.682	Számosthal-Bahn
10.329	14.171	2.357	6.544	8.901	742	2.190	6.521	8.711	726	+ 2·2	1.484	1.452	Szepes-Béla-Podolin
11 540	3.731	1.944	2.971	4.915	492	1.845	2.518	4.363	436	+ 12·8	934	872	Szep. Olaszi-S.Varalja
336	22	78	29	107	107	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		214	. . .	Tatra-Lomnitzer L.B.
50	21.600	9	6.300	6.309	1.088	8	6.300	6.308	1.088	0	2.176	2.176	Terret-Kowaszna
250.522	77.517	106.208	166.123	272.331	1.267	87.900	148.900	236.800	1.301	— 2·6	2.534	2.602	Torontaler Localb.
44.110	39.620	13.124	57.454	70.578	1.641	13.824	59.684	73.472	1.709	— 4·0	3.282	3.418	Ungthalbahn
22,048.178	13,377.818	13,438.031	39,806.316	53,244.347	3.776	12,559.210	35,494.860	48,054.070	3.611	+ 4·6	7.552	7.222	**Summe**
													Recapitulation.
50,199.753	40,904.953	27,351.635	89,529.191	116,880.826	7.060	26,067.834	84,732.261	110,800.095	6.759	+ 4·5	14.120	13.518	**Se. d. österr. Eisenb.**
22,048.178	13,377.818	13,438.031	39,806.316	53,244.347	3.776	12,559.210	35,494.860	48,054.070	3.611	+ 4·6	7.552	7.222	**Se. d. ungar. Eisenb.**
72,247.931	54,282.771	40,789.666	129,335.507	170,125.173	5.551	38,627.044	120,227.121	158,854.165	5.348	+ 3·8	11.102	10.696	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
5.054	565	4.945	870	4.965	. . .	4.452	363	4.815	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
5.007	. . . .	6.278	598	6.876	. . .	7.956	580	8.536	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
61.610	32	21.802	47	21.849	. . .	29.390	263	29.653	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
1.329	. . . .	2.931	. . . .	2.931	. . .	5.792	4	5.796	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
mit elektrischem Betrieb													
158.011	. . . .	19.619	. . . .	19.619	. . .	20.118	. . . .	20.118	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
150.696	. . . .	16.366	. . . .	16.366	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
37.136	. . . .	4.638	. . . .	4.638	. . .	5.065	. . . .	5.065	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
1,376.698	. . . .	93.347	. . . .	93.347	. . .	81.566	. . . .	81.566	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
137.440	. . . .	20.792	. . . .	20.792	. . .	20.395	. . . .	20.395	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
23.922	. . . .	3.351	. . . .	3.351	. . .	2.549	. . . .	2.549					Prag (Bubna)-Belvedere
280.386	. . . .	14.020	. . . .	14.020	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
202.579	. . . .	22.662	. . . .	22.662	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
82.846	. . . .	2.261	. . . .	2.261	. . .	2.693	. . . .	2.693	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
47.870	. . . .	3.125	. . . .	3.125	. . .	3.884	. . . .	3·884	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
30.332	10	3.234	18	3.252	. . .	4.014	38	4.052	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
105.084	. . . .	10.673	. . . .	10.673	. . .	18.495	. . . .	18.495	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juni 1896	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juni 1895	Im Monate Juni 1896 wurden befördert: Personen	Im Monate Juni 1896 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juni 1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	11.043	5.255	4.640	15.596	20.236	192	19.045	181	+ 6·1	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	619	98.382	58.658	47.926	149.382	197.308	319	193.753	313	+ 2·0	619	596
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	3·7	84.110	2.676	3.868	1.921	5.789	1.182	6.049	1.234	— 4·3	4·9	3·7

Witterungsverhältnisse des Monates Juni und auf die dem Vorjahre gegenüber veränderte Lage der Pfingstfeiertage zurückzuführen ist.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 108.179 t und des Erträgnisses um fl. 83.062

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . . . . um 12.585·1 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 1.493·9 t
„ Zucker, raffinirt . . . . . „ 7.168·7 t
„ Holz aller Art . . . . . „ 9.759·4 t
„ Eisen und Stahl . . . . . „ 2.922·9 t
„ Kohlen . . . . . „ 15.554·3 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei Zucker, roh . . . . . um 2.544·3 t
„ Steinen aller Art . . . . . „ 449·9 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 1.482·1 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 14.615 Personen und das Erträgniss um fl. 3204 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 994 t und des Erträgnisses um fl. 3928.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Getreide aller Art . . . . . um 568·0 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 1.016·7 t
„ Steinen aller Art . . . . . „ 587·8 t
„ Eisen und Stahl . . . . . „ 681·7 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich bei dem Artikel „Mehl und Mahlproducte“, und zwar um 111·8 t, zu verzeichnen.

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 9214 Personen und das Erträgniss um fl. 1651 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 1655 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 2089 zu constatiren, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Zucker, raffinirt und roh“, „Holz aller Art“, dann „Steine aller Art“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Das für den Monat Juni 1896 ausgewiesene Plus per fl. 57.566 resultirt hauptsächlich aus den stärkeren Eisentransporten.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juni 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Juni 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz	— 19.846 Personen	— fl. 43.610·92
Ergänzungsnetz	— 15.573 „	— „ 21.571·07
Südnordd. Verbindungsbahn	— 25.037 „	— „ 18.491·05

Die Minderfrequenz und die hiedurch bedingte Mindereinnahme ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahre die Pfingstfeiertage in den Monat Juni, heuer aber in den Monat Mai fielen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Juni 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 31.597 t	+ fl. 105.259·57
„ „ Ergänzungsnetz	+ 19 253 t	+ „ 23.549·60
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 17.283 t	+ „ 5.394·53

Die Mehreinnahme ist hauptsächlich auf den stärkeren Zucker- und Kleieverkehr, sowie auf die Zunahme der Frequenz höher tarifirender Artikel zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monate März 1896 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Juni 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 89.638 theilt sich, wie folgt:

Personenverkehr . . — fl. 121.107
Güterverkehr . . . . + „ 210.745

Die gesellschaftlichen Localbahnen ergaben folgende Einnahmenausfälle, und zwar:

Liesing-Kaltenleutgeben (schwächerer Personenverkehr) . . . . . fl. 713
Mödling-Brühl . . . . . „ 376
Spielfeld-Radkersburg (schwächerer Personen- und Güterverkehr) . . . . . „ 1.286

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juni								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1896				1895							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
67.307	29.108	27.600	78.902	106.502	1.014	26.133	60.243	86.376	822	+ 23·4	2.029	1.645	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
379.667	251.402	222.623	717.845	940.468	1.519	241.473	747.791	989.264	1.660	— 8·0	3.037	3.320	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
404.278	15.372	18.571	11.067	29.638	6.048	13.144	10.765	23.909	6.462	— 6·4	12.096	12.924	Trambahn in Sarajevo

befindlichen Linien fremder Gesellschaften weisen in Folge stärkeren Güterverkehres Zunahmen nach:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 377
„ Leoben-Vordernberger Bahn . „ „ 6.936
„ Graz-Köflacher Bahn . . . . . „ „ 11.572
„ Localbahn Cilli-Wöllan . . „ „ 4.091
„ Bárcs-Pakráczer Bahn . . . . „ „ 4.970

Zufolge schwächeren Personen- und Güterverkehres sind zurückgeblieben:

die Localbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . . um fl. 372
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger . . . . . „ „ 405

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Ergebnisse des Monates Juni 1896 mit jenen des Vorjahres zeigt im Personenverkehre einen Ausfall von 34.456 Personen und fl. 8951 Einnahmen, während im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1891 erzielt wurde, so dass im Gesammtverkehre ein Ausfall von fl. 7060 verbleibt.

Der Ausfall im Personenverkehre ist durch die Pfingstfeiertage erklärt, welche im Vorjahre in den Monat Juni, heuer aber in den Monat Mai fielen.

Für das erste Halbjahr 1896 wurden fl. 23.158 Mehreinnahmen erzielt, von welchen fl. 1606 auf den Personen- und fl. 21.552 auf den Güterverkehr entfallen.

Wirkungskreis der k. k. Staatsbahn-Directionen in Transport- und commerciellen Angelegenheiten.

Vom 1. August 1896, als dem Zeitpunkte der Durchführung der neuen Organisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung, gehört die Erledigung von aus dem Personentransport entspringenden Reclamationen, dann von Reclamationen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristversäumung bei Gepäck, Thieren und Gütern, ferner von Fahrgeld- und Frachterstattungsansuchen, sowie die Liquidirung von Refactieansprüchen zum Wirkungskreise der k. k. Staatsbahn-Directionen. Hiedurch wird jedoch der dem Betriebsinspectorate Czernowitz, dann den Bahnbetriebsämtern Graz und Spalato schon bisher in Bezug auf die Erledigung von Reclamationen aus dem Personen- und Güterverkehre eingeräumte beschränkte Wirkungskreis nicht berührt.

Die k. k. Staatsbahn-Directionen sind ferner zuständig zur Ermässigung oder Auflassung von localen Nebengebühren im Güterverkehre, als: Auf- und Ablegegebühr, Auf- und Abladegebühr, Ueberladegebühr, Hebekrahngebühr, Waaggeld, Lagergeld, Wagenverzögerungsgebühr, Standgeld, Deckenmiethe etc., ferner zur Ermässigung oder Auflassung von Frachtzuschlägen für falsche Inhaltsangabe, Wagenüberlastung, sowie von sonstigen auf Grund der reglementarischen Bestimmungen eingehobenen Strafbeträgen, zur Gewährung von Lagerbegünstigungen, dann zur Bewilligung von Frachtgebühren-Crediten und zur Befreiung vom Frankaturzwange nach Massgabe der diesfälligen Normativbestimmungen, sowie zur Vergebung von Lagerplätzen und Magazinsräumen, sofern der jährliche Bestandzins den Betrag von 100 fl. nicht überschreitet oder sofern bei höheren Beträgen bis zu 1000 fl. der Vertrag nicht auf eine ein Jahr überschreitende feste Dauer abgeschlossen werden soll. Ausserdem sind die Staatsbahn-Directionen zur Ertheilung von Auskünften in Angelegenheit des Personen- und Güterverkehres, und zwar sowohl für den Localverkehr der Oesterr. Staatsbahnen, als auch für den Anschluss- und Verbandsverkehr mit fremden in- und ausländischen Verkehrsanstalten berufen, und wird demnach auch das bisher von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ressortirende Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien (I., Johannesgasse 29), unbeschadet der Befugniss desselben zum directen Verkehre mit den Parteien, ab 1. August der k. k. Staatsbahn-Direction Wien unterstellt.

Vom gleichen Zeitpunkte wird auch die Salzgeschäft-Abtheilung der k. k. General-Direction aufgelöst und geht die Leitung des Salzgeschäftes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar ohne territoriale Abgrenzung, an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien über.

Es sind demnach vom 1. August an alle die obigen Angelegenheiten betreffenden Eingaben unmittelbar an die zuständige k. k. Staatsbahn-Direction zu richten.

Im Interesse eines rascheren Geschäftsganges empfiehlt es sich aber auch, die der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegenden Ansuchen um Abänderung der Personen- und Gütertarife, sowie um nicht tarifmässige Fahrpreis- und Frachtermässigungen, desgleichen Recurse und Beschwerden gegen Entschei-

dungen der Staatsbahn-Directionen nicht direct beim k. k. Eisenbahnministerium, sondern im Wege derjenigen Staatsbahn-Direction einzureichen, deren Linien das Ansuchen betrifft oder gegen deren Entscheidung der Recurs oder die Beschwerde gerichtet ist. Diesbezüglich wird aufmerksam gemacht, dass gemäss § 7 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, Beschwerden gegen die von den Staatsbahn-Directionen im eigenen Wirkungskreise getroffenen Entscheidungen und erlassenen Verfügungen, soweit nicht besondere Vorschriften für bestimmte Fälle ausdrücklich etwas Anderes festsetzen, innerhalb längstens vier Wochen, vom Tage der Zustellung der anzufechtenden Verfügung an, einzubringen sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Eleonorenhain an die böhmisch-bayerische Landesgrenze nächst Kuschwarda. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Eleonorenhain der projectirten Localbahn Winterberg-Wallern an die böhmisch-bayerische Landesgrenze nächst Kuschwarda auf den 3. September anberaumt. [E.-M.-Z. 7097.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

17. August. Die in Folge Hochwassers entstandenen Schäden auf der Strecke Salzburg—Lamprechtshausen sind insoweit behoben, dass der Verkehr am 16. August mit Zug Nr. 105 bis Oberndorf und mit Zug Nr. 107 bis Lamprechtshausen wieder aufgenommen werden konnte.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

18. August. Der Verkehr auf der Donauländebahn in Passau wurde ab heute wieder eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2433 T. Gehalt ist am 20. Juni nach 20tägiger Fahrt mit 67 Passagieren und 2272 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 1,974.690 kg Baumwolle (hievon 81.400 kg für Fiume und 171.680 kg für Venedig), 50.750 kg Ricinussamen, 30.450 kg Mirabolamen, 1116 kg Möbeln; aus Coromandel 27.750 kg Baumwolle (für Venedig); aus Malabar 13.094 kg Spelt (hievon 5684 kg für Venedig), 5075 kg Pfeffer, 22.837 kg Ingwer; aus dem Persischen Golf 1624 kg Häute, 400 kg Kaffee; aus Aden 4364 kg Häute (für Salonichi), 9142 kg Kaffee (hievon 770 kg für Venedig), 47.502 kg Perlmutter, 2130 kg Gummi, 200 kg Wachs, 710 kg Weihrauch; aus Suez 3194 kg Gummi, 280 kg Därme, 2375 kg Sennesblätter, 72 kg Cigaretten; aus Port Said 59.273 kg Kaffee, 2374 kg Gummi, 1902 kg Cigarren, 3681 kg Indigo, 5970 kg Häute, 1200 kg Effecten. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,431.477 fl. ö. W.

Regulirung der Donau in Ungarn. (Strecke Budapest—Ercsi.) Die kgl. ungar. Regierung hat über Antrag des Ackerbauministers die Regulirung des Promontorer Donauarmes, woselbst insbesondere nach Hochwässern und Eisgängen sich stets Hindernisse für die Schiffahrt bilden, angeordnet. Diese im Offertwege zu vergebende Arbeit, welche noch im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmen ist, soll innerhalb zweier Jahre fertig gestellt werden. Nebst Tieferlegung der Flussbettsohle sind auch die Ufer theils durch Anfdämmungen herein-, theils durch Abgrabungen derart hinauszurücken, dass im Interesse des unbehinderten Abflusses von Hochwässern eine gleiche Breite des Flussbettes hergestellt und das dem Lande möglichst nahe Anlegen von Schiffen erreicht wird.

— (Quaibauten am rechten Donauufer in Budapest.) Die Bauarbeiten der Budapester Quaistrecke vor und unterhalb der Staatsbrücke am Vámház (Hauptzollamt) sind auf der Ofener Seite so weit vorgeschritten, dass deren Fertigstellung bis zum Zeitpunkte der Eröffnung der genannten Brücke keinem Zweifel unterliegt. Durch diesen Bau werden lange Uferstrecken für das Anlegen von Schiffen, sowie auch Lagerplätze gewonnen, auf welchen — so wie am linken Ufer — Magazine etc. erbaut werden können, die durch die Geleise der Strassenbahn Verbindung mit allen Stadtbezirken erhalten werden.

— (Fortsetzung der gemauerten Quais an beiden Seiten der Budapester Donauufer.) Die kgl. ungarische Regierung hat im Einvernehmen mit der Budapester Municipalbehörde die Fortsetzung der gemauerten Quais im Sinne des bisherigen Systems an beiden Seiten der Budapester Ufer der Donau beschlossen, wodurch diese stromaufwärts am linken Ufer (Pest) gegen Ujpest und am rechten Ufer (Ofen) bis nach Altofen, vis-à-vis der Werftinsel der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, vorrücken werden. Aus diesem Anlasse wurde für den 10. September eine Enquête einberufen, in welcher die Ministerien, die hauptstädtische Communalverwaltung und die Directionen der interessirten Schiffahrts-Unternehmungen durch Delegirte vertreten sein werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts. (Generalversammlung.) Am 24. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Graf van der Straaten-Pontholz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs k. k. Ministerial-Vicesecretärs Josef Freiherrn von Beess-Chrostin die 1. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche 879 Actien mit 175 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im ersten Geschäftsjahre vom 18. August, dem Tage der Betriebseröffnung, bis 31. December 1895 die Einnahmen 5665 fl. 48 kr., die Ausgaben 6704 fl. 67 kr., so dass sich ein Betriebsabgang von 1039 fl. 19 kr. ergab, der durch Stundung Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als der den Betrieb führenden Verwaltung gedeckt erscheint. Die Jahresrechnung wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die vom Verwaltungsrathe vorgenommene Cooptirung des niederösterreichischen Landeseisenbahnamts-Directors Leo Wceber wurde bestätigt und als Rechnungsrevisoren Heinrich Hetzer und Heinrich Assem, sowie als Ersatzmann Adalbert Fleischhacker wiedergewählt. Ferner wurde in Angelegenheit der angeregten Fusionirung der projectirten Fortsetzung der Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts nach Raabs mit dem ersteren Unternehmen der Verwaltungsrath angewiesen, der angesuchten Fusionirung fördernd entgegen zu kommen und im geeigneten Zeitpunkte den bezüglichen Beschluss der Generalversammlung einzuholen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXX. Stückes.) Das am 19. August herausgegebene CLXX. Stück enthält unter

Nr. 2480: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 6. August 1896, Z. 9887/IV, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen des Königreiches Dalmatien.

Nr. 2481: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. August 1896, Z. 9786, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

— (Inhalt des CLXXI. Stückes.) Das am 20. August herausgegebene CLXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2482: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tiro und Vorarlberg vom 15. August 1896, Z. 22.916, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken Bosniens.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Verkehrsunterbrechung zwischen Wörgl und Westendorf.

Während der Dauer der Verkehrsunterbrechung zwischen Wörgl und Westendorf bleibt die Güteraufnahme von und nach Stationen dieser Strecke sistirt.

Weiters können während der Dauer dieser Unterbrechung die für den Verkehr der Stationen von Westendorf bis St. Johann i. P. einerseits, dann Wörgl und westlich andererseits bestehenden Frachtsätze nicht angewendet werden.

Eventuell kann nur gebrochene Abfertigung einschlägiger Sendungen über Umwege im Sinne des § 65 des Betriebsreglements stattfinden.

In allen übrigen Stationsverbindungen bleiben die bestehenden Frachtsätze aufrecht unter Vorbehalt eventueller Leitung der Sendungen über Hilfswege.

Wien, am 18. August 1896. [609]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Richtigstellung eines Frachtsatzes.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1896 ist auf Seite 59 des Getreide-Ausnahmetarifes, Theil III, Heft 3, vom 1. December 1894 der Frachtsatz für Jarmeritz-Ulm von Mk. 2·86 auf Mk. 2·96 richtig zu stellen.

Wien, am 18. August 1896. [610]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 1. September 1896 tritt der Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894 in Kraft.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin erhältlich.

Wien, am 18. August 1896. [611]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Auflassung der Station Futak.

Die Station (Agentie) Futak wurde aufgelassen, und ist dieselbe demgemäss aus dem Verzeichnisse der gesellschaftlichen Stationen (Nachtrag XI zum Frachtentarif), sowie aus allen Stations-, Special- und Personentarifen zu streichen.

Wien, am 19. August 1896. [612]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn. Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung directer Rückfahrkarten.

Bis auf Weiteres gelangen in der Station Schönlinde directe Bianco-Rückfahrkarten für Personenzüge nach Reichenberg und Zittau über Warnsdorf mit nachbezifferten Preisen zur Ausgabe:

Nach und von Reichenberg:

I. Classe	II. Classe	III. Classe
8·10 Mk.	5·30 Mk.	3·60 Mk.

nach und von Zittau:

I. Classe	II. Classe	III. Classe
4·90 Mk.	2·90 Mk.	2·— Mk.

Vorbezeichnete Rückfahrkarten werden auch in den Stationen Reichenberg und Zittau für die umgekehrte Tourenfolge ausgegeben.

Prag, am 19. August 1896. [613]

Die Direction der k. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Sonstige Nachrichten.

Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, vom 1. April 1895. (Beförderung von Zuchtkälbern in Kisten.) Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 ab trat zu § 17 der Allgemeinen Tarifvorschriften, Seite 23 des Heftes B vom 1. April 1895, nachstehende bayerische Zusatzbestimmung in Kraft:

„Im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen werden für Zuchtkälber in Kisten nur zwei Drittel der Eilstückguttaxen, mindestens aber der Betrag von 0·30 Mk. berechnet. Der Nachweis, dass die betreffenden Thiere wirklich Zuchtvieh sind, ist in gleicher Weise zu erbringen, wie oben in § 14 (2) vorgeschrieben ist."

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V. S. B.), vom 1. August 1895. (Einbeziehung einer Station.) Mit Wirksamkeit ab 1. August wurde die Localbahnstation Pfronten mit nachstehenden Sätzen in die Schnitttafel A des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Holz) einbezogen:

Nach Lindau tr. von Pfronten	a und b Centimes für 100 kg	c Centimes für 100 kg
	44	39

Die Entfernung Pfronten—Lindau beträgt 121 km; Anschlussstation der Hauptbahn für Pfronten ist Kempten.

Auf Seite 28, 81 und 119 des Haupttarifes, ferner auf Seite 13 und 14 des I. Nachtrages ist entsprechende Vormerkung zu machen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 5.) Mit Wirksamkeit vom 1. August kam der Ausnahmetarif Nr. 5 (für Düngemittel) auch im Verkehre zwischen Chambrey Grenze und den sämmtlichen in den directen Verkehr einbezogenen bayerischen Stationen zur Anwendung.

Im Verkehre mit Lindau, Oberreitnau und Schlachters sind hiebei der Frachtberechnung die nachstehenden Entfernungen zu Grunde zu legen:

Chambrey Grenze—Lindau	464 km
„ „ —Oberreitnau . .	456 „
„ „ —Schlachters . .	451 „

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1378	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, rob, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar (Aufgabe in Cisternen- (Reservoir-) Wagen)	Beszkid orszaghatár (Landesgrenze)	Budapest-Ferenczváros	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für die Bosna-Broder Petroleum-Raffinerie-Actien-Gesellschaft „Danica" bestimmt sein, sowie von den galizischen Stationen mit directen Frachtbriefen nach Budapest-Ferenczváros aufgegeben, dort aus den Cisternen in die Schiffe geladen und nach Bosna-Brod weiter befördert werden	Bis Ende Juli 1897	L o c a l t a r i f e		kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente spätestens bis Ende März 1897 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III) in Budapest vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt	
				Kőrösmező orszagbatár (Landesgrenze)						49				
				Orló orszaghatár (Landesgrenze)						58				
				Vidrány orszaghatár (Landesgrenze)						46					
				Borysław						45				
				Drohobycz						89				
				Gorlice						86				
				Iwonicz						86				
				Jasło						77				
				Jedlicze						85				
				Krechowice						80				
				Krosno						94				
				Olszanica						77				
				Podwołoczyska						69				
				Rymanów						138				
				Skołyszyn						75				
				Ustrzyki						88				
				Zagórzany						75				
										86				
1379	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Ebensee	Wien Nordbahnhof transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 88	b) 79	Im Kartirungswege		
				Hallein						117	106			
1380	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Blende (Zinkerze)	Stankau (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Berg. Gladbach	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 21. August 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark		Im Kartirungswege		
					Dortmund B.M. und K.M.					1·62				
					Dortmund Rh.					1·74				
					Letmathe					1·73				
					Münsterbusch					1·64				
					Stolberg					1·73				
					Stolberg-Hammer					1·73				
					Stolberg Mühle					1·74				
										1·73				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 84 vom 28. Juli 1896	Nr. 1283	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Bayerische Staatsbahnen Kgl. Preussische Staatsbahnen	Blende (Zinkerze)	Stankau (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Berg. Gladbach Dortmund B.M. und K.M. Dortmund Rh. Letmathe Münsterhusch Stolberg Stolberg-Hammer Stolberg Mühle und umgekehrt	20. August 1896	

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères“

Central-Heizungen aller Systeme.

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

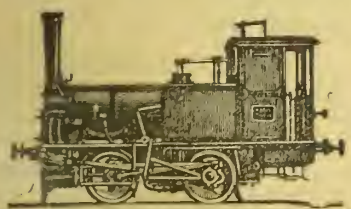
W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



(515)

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

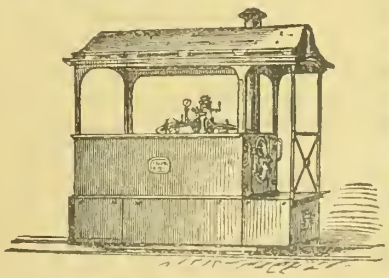
LOCOMOBILEN

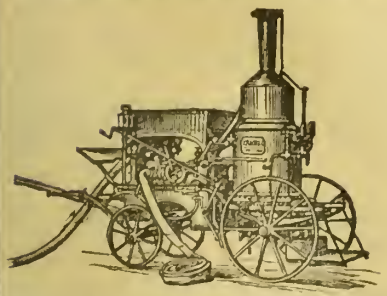
von 2—12 Pferdekraft.

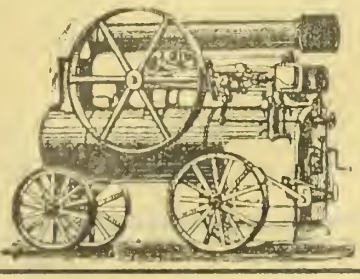
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig	fl. 12·—	halbjährig	fl. 6·—	vierteljährig	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1., Wallfischgasse 15.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 96. Wien. 25. August 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 12. August 1896, Z. 37.180, betreffend die Ertheilung der Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses und Freilagers auf dem Prag-Bubnaer Bahnhofe der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium der Firma Schenker & Comp. die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses und Freilagers auf dem Prag-Bubnaer Bahnhofe der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn ertheilt.

Wien, am 12. August 1896. Z. 37.180.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 12. August 1896, Z. 37.180, betreffend die Ertheilung der Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses auf dem Bubnaer Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium dem Emanuel Rosenbaum, Inhaber der protokollirten Firma D. Schick & Rosenbaum in Prag, die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines öffentlichen Lagerhauses auf dem Bubnaer Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilt.

Wien, am 12. August 1896. Z. 37.180.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Eine Eisenbahn, welche an Geschäftsleute Standplätze vermiethet, ist in dem Falle, als ihr das gewerbebehördliche Verbot der Benützung eines solchen Standplatzes zukommt, verpflichtet, den Miether hievon unverweilt zu verständigen, und haftet für den aus der Unterlassung dieser Verständigung entstehenden Schaden, nicht aber auch für Gewinnentgang.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 4. März 1896, Z. 2303.)

Die Kastanienbraterin M. hatte von der Eisenbahn Wien-Aspang für die Tage des Allerheiligenverkehres im Jahre 1894 auf dem zu der Station Centralfriedhof gehörigen Grunde einen Standplatz zum Aufstellen eines Bratofens und zum Verkaufe von gebratenen Kastanien um den Zins von 1 fl. gemiethet. Am 28. October 1894 kam der genannten Eisenbahn eine Verfügung des Wiener Magistrates zu, worin die Aufstellung von Bratöfen auf dem Wege von der Station bis zum Eingange des Centralfriedhofes für die Tage des Allerheiligenverkehres verboten wurde. Da die Bahn von diesem Verbote der M. keine Mittheilung machte, so bereitete dieselbe alles für die Aufstellung des Ofens und den Verkauf vor und wurde erst im letzten Augenblicke am Verkaufe gehindert.

Sie belangte nun die Eisenbahn Wien-Aspang auf Rückersatz des Miethzinses, Ersatz der mit dem Hin-

und Rücktransporte von Kastanien, Heizmateriale und Geräthschaften verbundenen Auslagen per 2 fl. 47 kr., Ersatz für verdorbene Kastanien per 5 fl. und Ersatz für Verdienstentgang per 30 fl.

Das k. k. städt.-deleg. Bezirksgericht Simmering wies mit Urtheil vom 19. September 1895, Z. 7828, das Klagebegehren gänzlich ab, im Wesentlichen mit der Begründung, dass in der Unterlassung der Verständigung der M. von dem magistratlichen Verbote ein Verschulden der Bahn nicht erblickt werden könne.

Ueber Appellation der Klägerin änderte das k. k. Oberlandesgericht in Wien mit Urtheil vom 15. Jänner 1896, Z. 14.035, das erstrichterliche Urtheil ab und erkannte die Geklagte schuldig, der Klägerin die von ihr zu beschwörenden Beträge per 2 fl. 47 kr. für den Transport und per 5 fl. für verdorbene Kastanien zu bezahlen. Mit dem gestellten Mehrbegehren wurde die Klägerin abgewiesen.

In den Gründen heisst es: In dem Umstande, dass die geklagte Bahn es unterliess, trotzdem sie durch nichts gehindert war, die Klägerin rechtzeitig zu verständigen, dass der Miethvertrag durch das in der Verhandlung erwähnte Verbot des Magistrates nicht eingehalten werden könne, liegt allerdings ein Unterlassen im Sinne des § 1294 a. b. G.-B., für dessen Folgen die geklagte Bahn aufzukommen hat. Sie hätte sich zu dieser Verständigung umsomehr veranlasst sehen müssen, als ihr ja die Adresse des anderen Vertragstheiles bekannt war und sie doch nicht annehmen konnte, dass eine Verständigung der politischen Behörde an die derselben gar nicht bekannten Miether ergangen sei. Da jedoch die Erfordernisse der vollen Genugthuung im Sinne des § 1324 a. b. G.-B. aufliegend nicht vorhanden sind, so hat die geklagte Bahn wohl für den erlittenen Schaden, nicht aber auch für den entgangenen Gewinn aufzukommen.

Ueber die Revisionsbeschwerde der Geklagten bestätigte der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 4. März 1896, Z. 2303, das oberlandesgerichtliche Urtheil aus dessen Gründen und bemerkte hiezu noch, dass die geklagte Gesellschaft schon mit Rücksicht auf die in dem Allegate Nr. 2 bezogene Kundmachung des Magistrates, worin das Verkaufen von Blumen etc. als erlaubt, das Verkaufen von Maroni als unerlaubt angeführt wird, die Möglichkeit in Betracht zu ziehen hatte, dass die Aufstellung der in Rede stehenden Bratöfen inhibirt werde, es daher ihre Pflicht war, sich in die Lage zu setzen, ein solches Verbot den Miethern der Standplätze rechtzeitig zu notificiren, und es ihr eben deshalb auch oblag, dies zu thun.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Eine Klage wegen Ueberschreitung der Lieferzeit gegen eine Eisenbahn ist nicht als eine Entschädigungsklage anzusehen.

Eine Partei belangte die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit einer Summarklage auf Vergütung des Betrages von 100 fl. wegen Ueberschreitung der Lieferzeit, wurde aber von beiden Untergerichten aus dem Grunde abgewiesen, weil die betreffenden Parteien selbst durch ihre einander widersprechenden Dispositionen an der Verzögerung Schuld trugen.

Die dagegen angebrachte Appellation wurde von der kgl. Curie mit Entscheidung vom 11. October 1895, Z. 819, ohne in das Meritum einzugehen, aus folgenden Gründen abgewiesen:

Gemäss § 47 des G.-A. LIX ex 1881 (Nov. zur C.-P.-O.) kann gegen conforme Urtheile der Untergerichte in Summarprocessen über Forderungen, welche den Betrag von 500 fl. nicht erreichen, eine Appellation nur bei Entschädigungsklagen zugelassen werden. Nun ist aber die Klage auf Vergütung des Interesses an der Lieferzeit bei Ueberschreitung desselben zufolge § 70 des im vorliegenden Falle noch zur Anwendung gelangenden alten Betriebsreglements vom Jahre 1874 nicht als eine Entschädigungsklage anzusehen, weil die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, dass durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist, für die Versäumung der Lieferfrist die in diesem Paragraph bestimmte Vergütung zu leisten hat und, wo ein Schaden nicht nachzuweisen ist, von einer Entschädigung keine Rede sein kann.

Auch bezüglich jener Staaten, die dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht beigetreten sind, findet die Bestimmung des § 61, P. 4 des Betriebsreglements, die Verjährung betreffend, auf den Verkehr mit einer Eisenbahnstation eines solchen Staates volle Anwendung.

Am 2. Mai 1893 wurden in der Station Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen drei Pferde nach Saloniki aufgegeben und die dafür angerechnete Gebühr bei der Aufgabe gezahlt. Es stellte sich aber später heraus, dass der Bahnbeamte um 331 Frcs. 85 Cts. zu wenig angerechnet hatte, weshalb der Aufgeber, nach längeren fruchtlosen Correspondenzen mit ihm und den Adressaten, wegen Ersatz dieses Betrages von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen am 21. December 1895 geklagt wurde, welchem Begehren auch die erste Instanz Folge gab.

Ueber Appellation des Geklagten hat der Appellsenat des kgl. Handels- und Wechselgerichtes in Budapest mit Entscheidung vom 20. Juni 1896, Z. 325, unter Aufhebung dieses Urtheiles die klägerische Staatsbahn-Direction mit ihren Entschädigungsansprüchen aus folgenden Gründen abgewiesen:

Die vom Geklagten eingewendete und von der ersten Instanz unberücksichtigt gebliebene einjährige Verjährung des klägerischen Anspruches muss im vorliegenden Falle beachtet und daher der erst nach länger als einem Jahre erhobene Entschädigungsanspruch unbedingt abgewiesen werden. Die klägerische Staatsbahn-Direction hat zwar dagegen geltend gemacht, dass, nachdem die Türkei dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht beigetreten ist, daher diesbezüglich die im § 61, P. 4 des neuen Betriebsreglements vorgesehene Verjährungszeit keine Geltung habe, sohin die gewöhnliche Verjährung von 32 Jahren nach dem ungarischen Privatrechte gelte.

Dem entgegen wird aber vom Geklagten mit Recht darauf verwiesen, dass nach dem Stande der gegenwärtigen Gesetzgebung in Ungarn im internationalen Eisenbahnverkehr überhaupt das Berner Uebereinkommen und somit auch § 61, P. 4 des Betriebsreglements in Ungarn volle Geltung habe, ohne Rücksicht darauf, ob

das betreffende Ausland diesem Uebereinkommen beigetreten sei oder nicht. Gemäss dem G.-A. XXV ex 1892 wurde nämlich die ungarische Regierung von der Legislative im Allgemeinen ermächtigt, das Betriebsreglement nach den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens auch in jenen Vorschriften abzuändern, welche vom Handelsgesetze abweichen; dies ist durch das neue Betriebsreglement, somit auch rücksichtlich der Verjährungsfrist geschehen, und hat die Regierung in der Einführungsverordnung zu diesem Reglement keinen Vorbehalt statuirt, dass dasselbe nur bezüglich jener ausländischen Staaten gelte, welche dem mehrerwähnten Uebereinkommen beigetreten sind. Daher bildet dasselbe, resp. das Betriebsreglement eine Ergänzung des ungarischen Handelsgesetzes.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung der Handschranken bei den Wegübersetzungen in km 327·670 und 365·297 in Zugschranken.) Das Project für die Umgestaltung der Handschranken bei den Wegübersetzungen in km 327·670 der Strecke Dzieditz - Jawiszowice und km 365·297 der Strecke Libiac—Chrzanow in Zugschranken wurde zur Ausführung genehmigt.

[31. Juli, E.-M.-Z. 636/IV.]

— (Linie Prerau — Olmütz: Verlängerung des Ladegeleises in der Halte- und Ladestelle Roketnitz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung des Ladegeleises in der Halte- und Ladestelle Roketnitz den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 711/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis über die im II. Quartal 1896 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Haltestelle: Felsztyn (zwischen den Stationen Chyrów und Głcboka der Linie Chyrów—Stryj)	1. Mai	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle selbst.
	Haltestelle: Ederbauer (zwischen den Stationen Frankenmarkt und Strasswalchen der Linie Linz—Salzburg)	1. Mai	Für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Wurde in ein k. k. Bahnstationsamt umgewandelt.
	Haltestelle: Tiefenthal (zwischen den Stationen Absdorf-Hippersdorf und Gross-Weikersdorf der Linie Wien—Eger)	15. Mai	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.
	Haltestelle: Woračitz (zwischen den Stationen Janowitz und Stětkowitz der Linie Wotic—Selčan)	20. Mai	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.
	Haltestelle: Lohm (zwischen den Stationen Plan und Tachau der Linie Plan—Tachau)	1. Juni	Für den Personen- und beschränkten Gepäcks-, Eilgut- und Frachtstückgut-, sowie den Wagenladungsgüterverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. War bisher nur für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet.
	Haltestelle: Tepljuk (zwischen den Stationen Kosowo und Siverić der Linie Knin—Spalato)	20. Juni	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Fahrkartenausgabe erfolgt beim Zuge und die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.
	Haltestelle: Castel Vitturi (zwischen den Stationen Castel vecchio und Castel Cambis der Linie Knin—Spalato)	20. Juni	Für den Personen- und beschränkten Gepäcks-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Haltestelle gleichen Namens in km 16·475 wurde am selben Tage geschlossen.
Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Haltestelle: Hrdly (zwischen den Stationen Theresienstadt und Hrobce der Linie Wien—Bodenbach)	1. Mai	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarife der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft. Nachtrag VII.
Graz-Köflacher Eisenbahn	Haltestelle: Wettmannstetten (zwischen den Stationen Preding-Wieselsdorf und Gross-Florian der Linie Licboch—Wies)	12. April	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarife der Graz-Köflacher Eisenbahn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen:

20. August. Der Gesammtverkehr in der Strecke Bad Reichenhall—Berchtesgaden wurde am 19. August wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 31. Juli, Z. 47.315, dem Obersten d. R. der kgl. ungar. Honvéd Maximilian Ritter von Pittoni in Budapest für
   a) eine von der Station Félegyháza der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Félegyháza-Csongrád abzweigende und diese über Szent-László und die Gemarkung der Gemeinde Majsa in der Station Halas mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad;
   b) eine von der Station Halas aus über Jankóvácz, Felsö-Szent-Iván und die Gemarkung der Gemeinde Csavoly die Linie a) in der Station Baja mit der Linie Szabadka (Maria Theresiopel)—Baja und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtstation;
   c) eine von der zukünftigen Station Majsa der Linie a) abzweigende und diese in der Station Szabadka mit der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 5. August, Z. 48.695, dem Eisenbahn-Oberinspector Ignaz Iszvai für eine von der Endstation Szent-Endre der Localbahn Budapest—Szent-Endre abzweigende und diese über Leanyfalu-Telep mit Berührung des dortigen Kohlen-Bergbaureviers und die Gemarkung der Gemeinde Duna-Bogdány mit der Donau-Dampfschiffahrtstation Visegrád verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 5. August, Z. 49.934, dem Dr. Stefan Csáthy-Szabó in Miskolcz für eine von Alsó-Hámor (Comitat Borsod) aus mit Berührung der Diósgyörer Schienenwalzwerke und Eisenfabriken der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bis zur Station Miskolcz der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovár. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Györ—Bakony-Szent-László und Eröffnung des Betriebes.) Am 10. August fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums, Dr. Aladár Návay, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der den Betrieb übernehmenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Györ—Bakony-Szent-László der Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der neuen Strecke als durchaus entsprechend agnoscirte, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 11. August aufgenommen wurde.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau der Quailinie bis zum Petöfiplatze.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft hat, nachdem die Niveauverhältnisse jener Strassen bereits festgestellt sind, deren Regulirung im Zusammenhange mit dem Bau der Staatsbrücke am Esküter Schwurplatz) steht (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1894 und Nr. 14 ex 1895), den Bau der vertragsmässig auszubauenden Linie längs dem donaulinksuferseitigen Quai (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21), und zwar vorläufig bis zum Petöfiplatze (nächst dem Corso) beschlossen.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau einer Industriebahn.) Die Direction der Budapester Vororte- Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat den Bau einer von ihrer Linie Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota nächst Uj-Pest abzweigenden, bis zum Kapostás-Megyerer Wasserwerke führenden normalspurigen Industriebahn mit elektrischem Betriebe beschlossen, welche vornehmlich zum Transporte der Kohle zur Speisung der Wasserwerksmaschinen bestimmt ist. Die von wo immer einlangenden, mit Kohle beladenen normalen Eisenbahn-Lowries werden, nach Uebergang auf die gesellschaftlichen Linien, durch Vorspannung eines elektrischen Motorwagens bis in das Wasserwerk befördert werden, wobei sich die Fracht per Waggon à 100 q auf 9 fl. 60 kr. stellen wird, während die Beförderung des gleichen Quantums per Achse sich derzeit auf 14 fl. stellt.

Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest. (Massnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit.) Die Direction der Budapester Untergrundbahn hat zum Schutze gegen eventuelle Feuersgefahr den Beschluss gefasst, längs den beiden Geleisen, und zwar in der Gesammtlänge der Strecke, mit zahlreichen Hydranten versehene Wasserleitungsrohre legen zu lassen.

Bedingungsweise Benützung von Inundations-Schutzdämmen zu Verkehrszwecken. (Verordnung des königl. ungarischen Ackerbauministeriums.) Der kgl. ungarische Ackerbauminister hat eine Verordnung an sämmtliche Wasserregulirungs- und Inundationsschutz-Gesellschaften gerichtet, in welcher er die Benützung der Schutzdämme zu Verkehrszwecken unter gewissen Bedingungen als wünschenswerth erachtet. Diese Verordnung hebt unter Anderem hervor, dass die Gestattung des Wagenverkehres auf den Schutzdämmen der Gesellschaften in solchen Zeiten, in welchen der Verkehr den Wasserschutz nicht hindert, vom Standpunkte der Schutzfähigkeit der Dämme, bezw. im Interesse der Gesellschaften wünschenswerth, da der Verkehr auf den Dämmen zur Festigung der letzteren beiträgt und überdies die Würmer fernhält, welche sich gewöhnlich im höchsten, über dem gewöhnlichen Wasserniveau befindlichen Theile der Dämme einzunisten pflegen und deren Löcher bei den Wasserschutzarbeiten oft so grosse Mühe und so grosse Kosten verursachen. Die Benützung der Dämme zu Verkehrszwecken, welche auf die verschiedenen Thiere und Würmer störend wirkt, bringt den Gesellschaften also mehr Nutzen, als eventuell der Schaden ausmacht, welcher durch den Wagenverkehr verursacht wird. — Der Minister erklärt ausdrücklich, dass er den Wagenverkehr auf den Schutzdämmen mit gehöriger Breite, unter Intacterhaltung der den Gesellschaften im § 144 des G.-A. XXIII ex 1885 zugesicherten Rechte in solchen Zeiten, in welchen die Wasserschutzarbeiten durch den Verkehr nicht gehindert werden, für statthaft, ja vom Standpunkte der Schutzfähigkeit der Dämme und der Förderung der Inundationsschutzinteressen für wünschenswerth hält. Wie nun aus Budapest berichtet wird, ist bereits ein Consortium in Bildung begriffen, welches die Anlage von Tertiär- und insbesondere mobilen Feldbahnen auf geeignet beschaffenen und günstig gelegenen Dämmen, und zwar auf eigene Gefahr bei eventuellen Beschädigungen und Verlusten am Betriebsmateriale durch Hochwasser, cultiviren wird.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Enquête in der Frage des Getreide- und Mehlverkehres der diesjährigen Exportcampagne.) Sowie in früheren Jahren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 ex 1895), fand auch heuer, und zwar am 29. Juli, auf Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers eine Enquêteverhandlung bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen statt, in welcher sowohl die Chancen der diesjährigen Getreideexportcampagne besprochen, als die diesbezüglichen Wünsche der Exportfirmen in Erwägung gezogen wurden. Der unter Vorsitz des Directors der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Albert Schober tagenden Versammlung waren nebst den Vertretern der im Bereiche Ungarns exportirenden Eisenbahn- und Schiffahrts-Verwaltungen auch jene der Budapester Handels- und Gewerbekammer, sowie des Kaufmannsstandes und insbesondere der Exportbranche beigezogen. Der Vorsitzende präcisirte den Zweck der Berathungen dahin, dass die Direction der Ungarischen Staatsbahnen den Wunsch hege, im Interesse der ungehinderten Abwicklung des Getreideverkehres über die Quantitäten der heurigen Ernte, über die Exportchancen und über die eventuelle Richtung der Ausfuhr von den Interessenten eine Orientirung zu erlangen. Die Ungarischen Staatsbahnen haben behufs Erleichterung des Verkehres das Möglichste gethan. Seit dem vorigen Jahre wurden 19 neue Getreidemagazine mit einem Fassungsraume von 6850 Quadratmetern, 5 neue Getreideschuppen im Ausmasse von 2130 Metern errichtet. Es wurden 1000 neue gedeckte Wagen bestellt. Der Präsident richtet hierauf an die Anwesenden die Aufforderung, sich über die Ernte und die eventuell zu erwartende Ausfuhr zu äussern. Den ziemlich übereinstimmenden Ansichten der Experten zufolge, lassen die Probedrusche im Allgemeinen auf ein gut mittleres Ernteresultat schliessen, während Mais, der

noch nicht gebrochen ist, sowohl qualitativ als auch quantitativ ein sehr gutes Ergebniss verspricht. Auch der Export von Mahlproducten scheint günstigen Chancen zu begegnen. Die Richtung des Exportes, insbesondere der in den nördlichen Comitaten qualitativ ausgezeichnet gerathenen Brauergerste, dürfte in diesem Jahre mehr gegen Westen und Nordwesten als gegen Süden gravitiren, mit Ausnahme von Reps, der in Italien sehr begehrt ist. Unter den Wünschen der Exporteure tritt insbesondere der der Beistellung einer grösstmöglichen Anzahl von à la rinfusa-Verladungswagen, sowie auch jener von Wagen mit 15 Tonnen Tragfähigkeit, schliesslich jener der Vermehrung der Stationsbrückenwaagen in den Vordergrund. Die Besorgniss eines Enquêtemitgliedes, es möge etwa Wagenmangel vorkommen, entkräftete Fachreferent Krzepelka mit dem Nachweise, dass die Klagen hierüber nicht berechtigt seien. Im Monate Juli wurden in der Hauptstadt 2736 Waggonladungen aufgegeben, thatsächlich 2728 verladen, so dass nur acht Waggons zurückgeblieben sind und auch diese nur wegen temporärer Unterbrechung des Verkehres in Folge Unwetters. Nach Erledigung des Programms gab am Schlusse der Enquête der Vorsitzende die Zusicherung der Berücksichtigung und möglichst coulanter Realisirung berechtigter Wünsche von Seiten des Handelsministers und der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und gab der Hoffnung Raum, dass auch die Directionen der Privatbahnen und Schiffahrts-Unternehmungen etc. gleichwie bisher den Bestrebungen der Exporteure in coulanter Weise entgegen kommen werden.

Verkehrsbewegung der Eisenbahnen Ungarns vom Jahre 1848 bis Ende 1895. (Statistischer Ausweis.) Das im Millenniums-Ausstellungspavillon des kgl. ungarischen Handelsministeriums dargestellte, nach officiellen Daten ausgearbeitete Graficon der Verkehrsbewegung im Bereiche der ungarischen Eisenbahnen von 1848 bis Ende 1895 liefert hierüber folgende statistische Nachweise: Von den 548.000 Eisenbahn-Reisenden, die im Jahre 1848 in Ungarn 13·8 Millionen Kilometer zurücklegten, sind im vorigen Jahre 50 Millionen geworden, welche zwei Milliarden Kilometer zurücklegten. Von den 130.000 Tonnen, die im Jahre 1848 acht Millionen Tonnenkilometer weit befördert wurden, sind 30 Millionen Tonnen geworden, die drei bis vier Milliarden Tonnenkilometer weit befördert wurden. Das in den Eisenbahnen Ungarns investirte Capital beträgt über eine Milliarde, wovon auf die Staatsbahnen 72·2, auf die gesellschaftlichen Hauptbahnen 13·4, auf die Localbahnen 14·4 pCt. entfallen. Die Einnahmen betrugen im Jahre 1894 über 108 Millionen, die Ausgaben 60 Millionen, die Ueberschüsse zusammen fast 48 Millionen Gulden, was einer Verzinsung von 3·61 bei den Localbahnen, 4·85 bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen und 4·92 bei den Staatsbahnen entspricht. Anfangs mit der Beschaffung von Betriebsmitteln und dem Betriebsmaterial fast ausschliesslich auf das Ausland angewiesen, hat sich die Gesammtbeschaffung aus dem Auslande auf 11 pCt. herabgemindert.

Projectirte Tátra-Lomniczer Localbahn mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der projectirten Tátra-Lomniczer Localbahn mit elektrischem Betriebe für den 15. September angeordnet. Die genannte Linie ist eine Theilstrecke der zwischen den Stationen Csorba (Comitat Liptó) und Poprád-felka (Comitat Szepes [Zips]) der Hauptlinie Csácza—Poprád-felka—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn projectirten Touristenbahnen, welche mit Berührung des klimatischen Curortes und Bades Tátra-füred (Schmeks) und anderer im Tátragebiete im Entstehen begriffenen Bäder und Sommerfrischen im Bogen sich in der Station Tátra-Lomnicz der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Linie Poprád-felka—Tátra-Lomnicz anschliessen wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30 ex 1895). Von einzelnen Punkten dieser Linien aus sind Bergbahnen mit Zahnradbetrieb zu den Gebirgsseen der Tátra geplant, von welchen bereits die von der Station Csorba zum Csorbaer See erbaute Zahnradbahn am 28. Juli dem Betriebe übergeben wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93). Die bedeutenden Terrainschwierigkeiten, welchen die Trassen der schon seit Längerem projectirten und selbst finanziell schon sichergestellten Gebirgsbahnen begegnen, haben die Fertigstellung der technischen Elaborate etc. und somit auch die Ausführung des Baues bisher wesentlich verzögert.

Slavonische Draubahn, schmalspurige Localbahn Viljevo-Kapelna—Belisce-Kapelna. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 97 verlautbart den Wortlaut des zufolge Erlasses vom 10. Juli 1896, Z. 45.934, des königl. ungarischen Handelsministers zu Gunsten des Baues einer Anschlussstrecke der Slavonischen Draubahn an die Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Szlatina—Našić erflossenen Nachtrages zur Concessionsurkunde der obgenannten Bahn. Die projectirte schmalspurige Linie wird von der Endstation Viljevo-Kapelna der obgenannten Linie aus diese gleichfalls als schmalspurige, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauende und als solche zu betreibende (Eigenbetrieb-)Localbahn über Moslavina in der Station Cadjavica-Noskovci mit der Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Cadjavica-Noskovci—Szlatina—Našić verbinden. Die effectiven Baukosten dieser 20·6 km langen Anschlussstrecke sind mit fl. 392.000, d. i. mit fl. 19.502 per laufendes Bahnkilometer, bemessen, wodurch das ursprüngliche effective Capital der Eisenbahn Viljevo-Kapelna—Belisce-Kapelna auf fl. 1,112.000 erhöht wird (vergl. Gesetzentwurf, Vrdgs.-Bl. Nr. 55 ex 1896 und Nr. 9 ex 1895, Vorconcession Post 1 a).

Schiffahrt.

Fiumaner Seehafen. (Bau von Waarenschuppen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den sofort in Angriff zu nehmenden Bau von provisorischen Waarenschuppen mit einem Fassungsraume für 850 Waggonladungen im Fiumaner Hafengebiete angeordnet und die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Ausführung der Arbeit betraut. Zu diesem Behufe wurde, anschliessend an die Zuckermagazine, ein Flächenraum von 10.200 m zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig mit dem Baue der Schuppen sind auch die entsprechenden Schienenverbindungen mit den Hauptgeleisen herzustellen.

Frankfurt am Main. (Schiffahrtsverkehr 1895.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Frankfurt am Main für 1895 sind im Berichtsjahre dortselbst zu Berg angekommen: 2520 Schiffe mit 546.837·94 t Ladung, gegen 2451 Schiffe mit 629.589·87 t Ladung im Vorjahre, und zwar 773 Schlepper (gegen 876), 223 Kettenschiffe (gegen 77), 113 Güterschiffe (gegen 127) und 1411 Segelschiffe (gegen 1641 in 1894). Unter diesen Schiffen waren 2326 deutscher, 191 niederländischer und 3 belgischer Nationalität. Zu Thal sind angekommen: 2155 Schiffe mit 71.423·82 t Ladung (gegen 2594 Schiffe mit 95.157·51 t Ladung im Vorjahre), darunter 82 (gegen 204) Kettenschiffe, 2073 (gegen 2390) Segelschiffe. Der Nationalität nach waren 2153 deutsche und 2 niederländische Schiffe.

Abgegangen sind zu Berg: 2356 Schiffe mit 3864·40 t Ladung, gegen 2774 Schiffe mit 3028·61 t Ladung im Vorjahre, und zwar 82 Kettenschiffe (gegen 204) und 2274 Segelschiffe (gegen 2570 in 1894). Der Flagge nach waren 2353 deutsche und 3 niederländische Schiffe. Zu Thal fuhren 2256 Schiffe mit 111.851·99 t Ladung, gegen 2520 mit 112.966·31 t Ladung in 1894, darunter 773 Schlepper (gegen 876), 223 Kettenschiffe (gegen 77), 113 Güterschiffe (gegen 127) und 1147 Segelschiffe (gegen 1440 in 1894). — 2070 von den ausgelaufenen waren deutscher, 1 belgischer und 185 niederländischer Nationalität.

Den Güterverkehr zu Schiff betreffend, wurden nach Frankfurt am Main zu Berg verschifft hauptsächlich: 4308·65 t Roh- und Bruchcisen, 5207·63 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 2945·12 t verarbeitetes Eisen aller Art, 1001·53 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 56.489·60 t Weizen und Spelz, 11.410·53 t Roggen, 7339·62 t Hafer, 1628·16 t Gerste, 11.897·82 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1063·71 t Oelsaat, 755·86 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 6456·12 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 2413·13 t harte Schnittwaare, 5311·46 t weiche Stämme, 1900·09 t Wein, 1098·72 t Fische, auch Häringe, 12.446·26 t Mehl und Mühlenfabrikate, 715·72 t Reis, 2225·06 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 2119·29 t Zucker, Melasse, Syrup, 9939·94 t fette Oele und Fette, 2253·16 t Petroleum und andere Mineralöle, 1031·95 t Steine und Steinwaaren, 337.722·55 t Steinkohlen, 7546·60 t Coaks, 2070·49 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 28.024·50 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; zu Thal: 990 t Cement, Trass, Kalk, 3098·79 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1508·50 t Hafer, 1326·06 t Gerste, 6055·75 t harte Schnittwaare, 3800·30 t weiche Schnittwaare, 8192·50 t weiche Brennholzscheite, 922·35 t Bier, 44.119·88 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind dagegen von Frankfurt am Main im Bergverkehre insbesonders: 510·60 t Roh- und Brucheisen, 911·81 t Weizen und Spelz, 162·21 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 277·25 t Oelsaat, 606·45 t Steinkohlen; im Thal verkehre: 756·95 t Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 1289·73 t Roh- und Brucheisen, 891·23 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 2974·65 t verarbeitetes Eisen aller Art,

10.629·97 t Eisenerz, 8690·29 t Gerste, 1148·23 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 6491·42 t Glas und Glaswaaren, 2296·44 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 16.311·45 t harte Schnittwaare, 5302·64 t weiche Schnittwaare, 725·69 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 595·22 t Bier, 637·84 t Branntwein, 1226·77 t Wein, 683·60 t Mehl und Mühlenfabrikate, 644·23 t Salz, 2569·14 t Zucker, Melasse und Syrup, 1066·12 t fette Oele und Fette, 692·01 t Petroleum und andere Mineralöle, 1146·50 t Steine und Steinwaaren, 523·86 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 3901·70 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan.

— (Flossverkehr 1895.) Zu Frankfurt am Main sind im Jahre 1895 zu Thal durchgegangen: 1357 Flösse (gegen 1174 in 1894) mit 180.073·50 t Flossbestand (gegen 149.912·65 t in 1894), darunter 31.766 t harte Holzstämme, 148.201·90 t weiche Holzstämme, 105·60 t weiche Schnittwaare. Zu Thal angekommen sind: 159 Flösse (gegen 166 in 1894) mit einem Flossbestande von 16.538 t (gegen 18.300 t in 1894), und zwar 126 t harte Schnittwaare, 15.422 t weiche Holzstämme, 990 t weiche Schnittwaare.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis 27. August.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

21. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Dannbio", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebicb, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusaveccbia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Bndua und Spizza. Ueberschiffnng in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo nnd auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puciscbie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus nnd Metkovich. Ueberschiffnng in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Selene", Capitän S. Lucich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien).

25. „ nm 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän G. Succich, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffnng in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

26. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade", Capitän P. Harlović, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

21. August, Dampfer „Stephanie", Capitän P. Badessich,
24. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich,
26. „ Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer Dienst.

23. August, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Aglaja", Capitän F. Mosca, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

23. „ nm 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien) Dampfer „Selene", Capitän S. Lucich, mit Berührnng von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

26. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

27. „ nm 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Leva, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffnng in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., nm Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China uud Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. Septbr., nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . , mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez, Aden, Kurracbee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shangbai und Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Septbr., Dampfer „Orion", Capitän E. Klun, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. September:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen Für je Kr. 400 Capital fl. 4.— ö. W. (Kr. 8.—).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1886. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A. fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten Frcs. 7·50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.

Ab 30. September:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Verlosungen.

Am 1. März:

Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurther Eisenbahn. Actien (Rückzahlung seit 1. August).

Am 22. Juni:

Buschtěhrader Eisenbahn. 4½ pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1882 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 1. Juli:

Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Mährische Westbahn (Prossnitz—Trübau). 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 10. Juli:

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 15. Juli:

Buschtěhrader Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1896).

Am 1. August:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1882 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. garantirte und ungarantirte Silberprioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 2. November).

Am 7. August:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Rückzahlungen.

Ab 2. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten.

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. März).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 7. August).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen I. Em. (verlost am 1. März).

Vorarlberberer Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten (verlost am 2. März).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen für Blei etc.

Mit 1. October 1896 tritt der im Classentarife Theil II, Heft Nr. 9, vom 1. Juni 1895 auf Seite 419 vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 20 für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen ohne Ersatz ausser Kraft.

Mit dem gleichen Tage werden die Frachtsätze für die Stationen Braubach und Lindenbach der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M. im Ausnahmetarife Nr. 18 für die Beförderung von Bleiglätte und Schwefelsäure auf Seite 416—417 des oben bezeichneten Tarifes aufgehoben.

Wien, am 21. August 1896. [614]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Neue directe Fahrpreise.

Mit 15. September 1896 gelangen directe Fahrkarten für ausserdienstlich reisende Militärpersonen des Mannschaftsstandes in den nachbenannten Relationen zu den folgenden Preisen zur Einführung:

Von oder nach Olmütz über Sternberg	Giltig für die III. Classe der Personenzüge Kreuzer ö. W.
M.-Neustadt | Treublitz	25
M.-Schönberg	43
Heinrichsthal	61
Grulich	73
über Krakau	
Tarnów	208
Rzeszów	256
Lancut	268
Przemysl	310
Lemberg	370

Wien, am 20. August 1896. [615]

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahnen, Heft B.

Einführung eines directen Frachtsatzes im Verkehre mit der Station Zabrze-Coaksanstalt.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 wird die Station Zabrze-Coaksanstalt in den vorbezeichneten Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau und Kattowitz mit den nach der Station Zabrze bereits bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Budapest, am 18. August 1896. [616]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Reexpedition von Zucker in Teschen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1896 auf Seite 641 verlautbarte Reexpeditionsbegünstigung für Zucker in Teschen wird mit 10. September 1896 ausser Kraft gesetzt.

Budapest, am 11. August 1896. [617]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachtrag V zum Tarife für den Süddeutschen Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg trs., Theil II, vom 20. August 1892.

Am 1. September 1896 gelangt der Nachtrag V zum oben genannten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes, der besonderen Bestimmungen, der Tariftabellen, sowie der Anhänge I und III;
b) den neuen Ausnahmetarif Nr. 18 für Roheisen aller Art;
c) neue Frachtsätze für Deggendorf Donauländ e.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 22. August 1896. [618]

Sonstige Nachrichten.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. (Aenderungen der Anlage B.) Auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 14. Juli folgende Abänderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. In der Eingangsbestimmung unter Nr. XX ist folgender vierter Absatz nachzutragen:
   „(4) Kohlenwasserstoffe anderen Ursprunges, die bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0·830 haben."
2. Die Bestimmungen unter Nr. XXXII sind wie folgt zu ergänzen:
   a) Hinter Ziffer 3 ist folgende neue Bestimmung einzusehalten:
      „4. Trockene oder ausgepresste feuchte Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger) müssen mit zwei über einander liegenden grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplanen vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit verdünnter Carbolsäure derart zu tränken, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden vom Absender zu stellenden Decken ist eine Schicht von trockenem, gelöschtem Kalk, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe anzubringen.
      Nicht ausgepresste, nasse derartige Rückstände müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt der Gefässe nicht durch Geruch bemerklich macht."
   b) Die Ziffern 4 bis 8 sind in 5 bis 9 abzuändern.
   c) In der neuen Ziffer 5 ist der Eingang wie folgt zu fassen:
      „Die Beförderung der vorstehend unter Ziffer 3 und 4 nicht genannten Gegenstände"

3. Am Schlusse der Nr. LIII ist folgender zweiter Absatz hinzuzufügen:

„Während der Monate October, November, December, Jänner, Februar und März werden auch ungesalzene frische Kälbermagen, sofern sie von allen Speiseresten gereinigt sind, in festen, dicht verschlossenen Fässern oder Kübeln und unter Beachtung der Bestimmungen im Absatz 1, Ziffer 4 und 5, zur Beförderung zugelassen. Die Deckel der Kübel müssen mit einem eisernen Ueberwurfe befestigt sein."

Die im Reichsgesetzblatte Nr. 20, S. 193, kundgemachten Aenderungen treten am 1. September in Kraft.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Einbeziehung der Haltestelle Au in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Stammholz.) Mit Giltigkeit vom 10. August 1896 wurde die an der Localbahn Wolnzach-Mainburg gelegene Haltestelle Au in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Stammholz nach Aschaffenburg transit etc. etc. einbezogen.

Es kommen demnach unter den auf Seite 350 des Heftes C vom 1. April 1895 für diesen Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Von	Nach								
	Aschaffenburg	Gemünden	Kitzingen	Marktbreit	Ochsenfurt	Retzbach	Schweinfurt Stadt	Staffelbach	Würzburg
	transit								
	Mark für 100 kg								
Au	0·91	0·80	0·71	0·65	0·67	0·75	0·80	0·71	0·71

Personen-, Gepäck- und Expressgut-Verkehr mit Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Tarif vom 1. November 1893. (Einführung von Gepäckstaxen.) Ab 15. August 1896 sind nachstehende Gepäckstaxen zur Einführung gekommen:

Von Kempten nach	über	für 10 kg Mk.
Lengenwang	Oberdorf b. Bicss.	0·23
Leuterschach	„	0·19
Seeg	„	0·26
Weizern-Hopferau	„	0·29
Garmisch-Partenkirchen	Pasing	0·81
Oberau-Oberammergau	„	0·77

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, vom 1. April 1895. (Frachtermässigung für die Beförderung von Weidevieh.) Im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen wird für Weidevieh in Wagenladungen, sowie für einzelne zur Beförderung in gewöhnlichen Wagen aufgegebene Stücke Weidevieh, sofern die Thiere zur Sommerung auf Almweiden verbracht und von da auf der gleichen Bahnstrecke wieder zurückbefördert werden, im Rückvergütungswege die gleiche Frachtermässigung gewährt, welche dem Zuchtvieh in Wagenladungen und Einzelsendungen zugestanden ist.

Die Frachtrückerstattungsgesuche sind bei den Oberbahnämtern einzureichen, und ist diesen Gesuchen eine stationsseitige Bestätigung über den auf der gleichen Strecke erfolgten Hin- und Rücktransport der Thiere, sowie eine gemeindebehördliche Bestätigung über die Identität der auf die Almweiden verbrachten und der nach dem ursprünglichen Versandtorte zurückbeförderten Thiere beizufügen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Die im Verkehre der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehre mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie mit Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn durchgeführte Einbeziehung des Artikels „Schlempecompostdünger (Gemisch von Schlempe und Torfmull)" unter Ziffer I des Nothstandstarifes für Düngemittel wurde mit Giltigkeit vom 13. August auf den Verkehr der übrigen am Nothstandstarif betheiligten Verwaltungen ausgedehnt. Ausgenommen bleibt der Verkehr mit der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und mit den Bayerischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Aenderung des Einführungstermines der neuen Tarife.) Die neuen Tarife für diesen Verkehr treten erst mit dem 1. September in Kraft, und finden bis dahin noch die gegenwärtigen Tarife Anwendung. In dem bezüglichen neuen Tarife werden auch die Stationen der grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn, sowie mehrere Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses nicht Aufnahme finden. Jedoch werden Gütersendungen zwischen Sosnowice und diesen Stationen noch bis zum 1. October zu den Frachtsätzen des gegenwärtigen Tarifes direct abgefertigt werden. Ebenso werden, soweit durch den neuen Gütertarif erhöhte Frachtsätze (ausgenommen die russischen Nebengebühren) zur Einführung gelangen, die billigeren Sätze des gegenwärtigen Tarifes noch bis zum 1. October Anwendung finden. Die Ausgabe der neuen Tarife erfolgt am 25. September. Inzwischen ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz nähere Auskunft.

Freilager für Getreide und Mehl auf dem Stettiner Bahnhofe in Berlin. (Wiedereinführung desselben.) Vom 1. August ab ist auf dem Stettiner Bahnhofe in Berlin das 14tägige Freilager für Getreide und Mehl wieder gestattet worden.

Handausgabe
der
österreichischen Gesetze und Verordnungen.

I. Nachtrag zum Hefte 107
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82),
betreffend die
Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.
Preis 4 kr. ö. W.

I. Nachtrag zum Hefte 108
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114,
betreffend die
Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.
Preis 4 kr. ö. W.

Wien 1896.
Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1381	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Krzeszowice	T r z e b i n i a	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen;	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Kreuzer 3·6	2·0	1·6	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Myslowitz					6·6	3·8	2·8			
				Krakau					8·2	5·3	2·9			
			Destillirkessel, montirt	O l m ü t z		Auflieferung in beliebigen Mengen; Auftrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Trzebinia verwendet werden			129·7	74·3	55·4			
1382	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	G e t r e i d e	Füzes-Abony	G ö d i n g l o c o	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen von Füzes-Abony auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	207 Heller	196 Heller	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Marchegg transito (für Sendungen von Szt. György-Abrany)				Localtarif vom 1. Jänner 1893	56·2 Heller	22 Heller	34·2 Heller			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Der Frachtnachlass bezüglich der Sendungen von Füzes-Abony wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

1	2	3	4	5			6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)			bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von		nach					per 100 kg				
1383	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Patent-Metall-Cement	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar mindestens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Kartirungswege		
							Stückgut			383	337*)	46			
							5.000 kg			289	224*)	65			
							10.000 kg			255	209*)	46			
						Prag B.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. K.F.J.B. transit	Stückgut			138	93*)	45			
							5.000 kg			138	85*)	53			
							10.000 kg			121	85*)	36			
				Schönpriesen-Umschlag		Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Stückgut			378	332*)	46			
							5.000 kg			284	219*)	65			
							10.000 kg			250	204*)	46			
						Prag B.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. K.F.J.B. transit	Stückgut			117	80*)	37			
							5.000 kg			117	75*)	42			
							10.000 kg			116	75*)	41			
				Dresden-Elbkai		Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Stückgut			468	422	46			
							5.000 kg			343	278	65			
							10.000 kg			302	256	46			
						Prag B.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. K.F.J.B. transit	Stückgut			223	178	45			
							5.000 kg			223	139	84			
							10.000 kg			168	132	36			
				und umgekehrt											*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
1384	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Soda, robe, der Pos. 8, 47 des Theiles I für die Elbe-Umschlagsverkehre	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Schreckenstein	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Kartirungswege		
										18	13*)	5			
				Dresden-Elbkai						54	49	5			
				oder umgekehrt											*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1385	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Friedland (K.F.N.B.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 136*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 6 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					131*)				
					Dresden-Elbkai					161				
1386	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Fettsäure der Position F—11 des Tarifes, Theil I	Schreckenstein und Aussig	diversen Stationen	Die im Anhang zum Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895, bezw. in den zu diesem Anhang erschienenen Nachträgen, ferner die im Theil II, Heft 3 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1895, in Gruppe 14 enthaltenen Frachtsätze für Cocosnussöl, Palmkernöl und Palmöl werden unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auf **Fettsäure** ausgedehnt.								
1387	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine der Classe C	B r ü n n St. E. G.		Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	27·7 kr.	19·5 kr.	8·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	
1388	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement der Position C—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	St. Johann in Tirol	Innsbruck	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	58 Heller	40 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien zu besorgen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
40	Nr. 53 vom 12. Mai 1896	Nr. 930	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Unbeladene Fahrzeuge der Serien I und II des gemeinsamen Tarifes, Theil I, Abschnitt C—X, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren a) verladen } werden b) nicht verladen } können	In sämmtlichen Relationen des Localverkehres der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Unter den Bedingungen ad b) hat es statt „mindestens aber für 1200 kg pro Sendung“ richtig zu lauten: „mindestens aber für 1200 kg pro Fahrzeug“	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Berciche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig	fl. 12·—	halbjährig	fl. 6·—	vierteljährig	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probennummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Die Erste Wiener Petroleum-Raffinerie und Fettwaaren-Fabrik

von **Gust. Wagenmann in Wien,** VI. Bez., Magdalenenstrasse 16

empfiehlt in bekannter bester Qualität folgende Specialitäten für Eisenbahnen:

Eisenbahnwaggons-Achsenöl, sehr fett, gut capillirend,	für Sommerverbrauch	fl. 8·50
„ „ „ „ „ „	„ Winterverbrauch	fl. 9·—
Locomotivenöl, „ „ „ „ „	„ Sommerverbrauch	fl. 10·50
„ „ „ „ „	„ Winterverbrauch	fl. 11·—
Eisenbahnwaggons-Schmiere	„ Sommerverbrauch	fl. 24·—
„ „	„ Winterverbrauch	fl. 23·—
Cylinderöl		fl. 22·—
Cylinderschmiere		fl. 23·—
Conservirungsschmiere (Verhaufungspasta)		fl. 25·—
Spurfett in Stangen oder Platten		fl. 52·—

(525)

Petroleum, gefahrloses, Kaiseröl, Gasöl, Ligroine, Wiener Stearinkerzen, Austriakerzen, Paraffinkerzen zu billigsten Tagespreisen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 97. Wien, 27. August 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Stand der Korbweidencultur längs der österreichischen Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1895. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: deutsch „Localbahn Zwittau-Polička", böhmisch „Místní dráha Svitava-Polička" mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung den Concessionären der den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 10. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 207, bildenden Localbahn von Zwittau nach Polička die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: deutsch „Localbahn Zwittau-Polička", böhmisch „Místní dráha Svitava-Polička" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die bezüglichen Statuten genehmigt.

Wien, am 8. August 1896. — Z. 26.080. E.-M.-Z. 8497/I.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 24. Juli 1896,*) betreffend die Errichtung eines Hauptzollamtes II. Classe in Preussisch-Heinersdorf und Auflassung des Nebenzollamtes I. Classe in Barzdorf.

Mit Beziehung auf das mit der Ministerialverordnung vom 1. August 1891, R.-G.-Bl. Nr. 154, verlautbarte Verzeichniss der im österreichisch-ungarischen Zollgebiete aufgestellten Zollstellen wird kundgemacht, dass am Bahnhofe in Preussisch-Heinersdorf ein Hauptzollamt II. Classe errichtet wurde, welches nebst den kategoriemässigen Verzollungsbefugnissen zur Vornahme des Ansageverfahrens im Eisenbahnverkehre, dann zur zollfreien Abfertigung von voraus- und nachgesendeten Reiseeffecten und zur Austrittsbehandlung von mit dem Anspruche auf Ausfuhrbonification austretendem Zucker ermächtigt ist.

Das Nebenzollamt I. Classe in Barzdorf wurde aufgelassen. **Biliński** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzungslinie der Wien-Aspanger Bahn von Aspang nach Sinnersdorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als normalspurige Localbahn auszuführende Fortsetzung der gesellschaftlichen Bahnlinie von Aspang über Zöbern und Schäffern nach Sinnersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Juli 1896. Z. 6834/I.

*) Enthalten in dem am 1. August 1896 ausgegebenen LII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 136.

Stand der Korbweidencultur längs der österreichischen Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1895.

Mit Schluss des Jahres 1895 war der Stand der Weidencultur folgender:

a) einzelne Weiden . . . . . 1,081.506 Stück
b) Reihenpflanzungen . . . . . 2,444.883 m
c) geschlossene Bestände . . . . . 4,056.284 m²

und entfielen bei einer Länge von 13.738·9 km auf das Bahnkilometer 78·72 Stück Einzelnweiden, 177·97 m Reihenpflanzungen und 295·24 m² geschlossene Bestände.

Werden nun sämmtliche Weidenbestände auf die Stückzahl reducirt und hiebei angenommen, dass ein Meter Reihenpflanzungen 1·3 Stück und ein Quadratmeter geschlossene Bestände 1·6 Stück entsprechen, so ergeben sich mit Ende 1895 folgende Zahlen:

	Stück
a) einzelne Weiden	1,081.506
b) Reihenpflanzungen . . 2,444.883 × 1·3 =	3,178.347
c) geschlossene Bestände 4,056.284 × 1·6 =	6,490.054
Zusammen . . .	10,749.907

das ist 782·46 Stück auf ein Bahnkilometer. Der mit 10.749.907 Stück ausgewiesene Gesammtbestand vertheilt sich auf die einzelnen Bahnen, wie folgt:

	Stück
1. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1,112.042
2. K. k. Oesterr. Staatsbahnen	56.689
3. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellsch.	42.418
4. Buschtěhrader Eisenbahn	34.400
5. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	12.900
6. Südbahn-Gesellschaft	10.600

Zu bemerken ist, dass jene Bahnen, welche weniger als 10.000 Stück Weiden ausgewiesen haben, hier nicht angeführt erscheinen.

Eine Vermehrung der Weidenculturen ist eingetreten bei der

	Stück
1. Oesterr. - ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	um 19.959
2. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„ 18.451
3. Buschtěhrader Eisenbahn	„ 2.160
4. Südnorddeutschen Verbindungsbahn . .	„ 1.800

dagegen hat sich eine Verminderung ergeben bei der

1. Südbahn-Gesellschaft	um 46.963 Stück
2. K. k. Oesterr. Staatsbahnen . .	„ 38.702 „
3. Oesterr. Nordwestbahn	„ 2.000 „

Der Stand dieser Culturen auf den Localbahnen ist nahezu der gleiche geblieben wie im Vorjahre.

Die Verminderung der Weidenbestände ist theils durch Trockenheit, theils durch andere schädliche Einflüsse begründet; die bedeutende Abnahme derselben bei der Südbahn wurde durch Hasenfrass und Trockenheit hervorgerufen.

Die Weidenbestände haben sonach im Jahre 1895 um 1,635.812 Stück, das ist um 119 Stück pro Kilometer Bahnlänge, abgenommen.

Der Ertrag der Weidenculturen im Jahre 1895 beträgt für die zu Bahnzwecken verwendeten Weiden 9.876 fl. 90 kr.
für verkaufte Weiden . . . . . 7.785 „ 39 „
somit im Ganzen . . . 17.662 fl. 29 kr.

Von diesem Betrage entfallen

1. auf Privatbahnen	12.499 fl. 60 kr.
2. auf k. k. Staatsbahnen	5.066 „ 69 „
3. auf die in Oesterreich gelegenen Theilstrecken der fremdländischen Staatsbahnen	12 „ — „
4. auf Localbahnen	84 „ — „

Das Gesammterträgniss hat sonach im Jahre 1895 bei den Privatbahnen um 5015 fl. 98 kr., das ist um 67 pCt., zugenommen, bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen hingegen um 214 fl. 90 kr., das ist um 4·06 pCt., und bei den Localbahnen um 79 fl., das ist um 48 pCt., abgenommen.

Wird ferner der mit 10,749.907 Stück ermittelte Gesammtweidenbestand auf das Flächenmass reducirt, so ergibt sich, unter Berücksichtigung der Annahme, dass auf einem Quadratmeter 1·6 Weidenpflanzen wachsen, die gesuchte Fläche mit 67.187 Ar. Hieraus resultirt der Ertrag durchschnittlich mit 26·1 kr. für das Jahr 1895, während er im Vorjahre 16·7 betrug, daher eine Zunahme um 9·4 kr. nachweist.

Wie im Vorjahre, so wurden auch im Jahre 1895 Weidenruthen zu verschiedenen Bahnzwecken verwendet, und zwar zu Neuanpflanzungen, zu lebenden Zäunen, zur Versicherung von Einschnitten und Böschungen, zu Uferschutzbauten, zu Schneehürden und Faschinen, zum Anbinden der Bäume und zur Erzeugung von Korbflechtwaaren. Auch wurden Weidenruthen zur Kräftigung der Pflanzen am Stamme belassen. Mit den Arbeiten für Bahnzwecke wurden die Bahnbediensteten mit ihren Familien betraut.

Was insbesondere den Bestand der für Korbflechtarbeiten besserer Qualität geeigneten Weidensorten von Salix viminalis und Salix purpurea anbelangt, so ergab sich derselbe im Jahre 1895, wie folgt: Salix viminalis 1,531.465 Stück, Salix purpurea 970.338 Stück. Der Bestand der edleren Weidensorten betrug sohin 23·36 pCt. des Gesammtbestandes, gegen 10·83 pCt. im Jahre 1894, und hat demnach um 12·53 pCt. zugenommen.

Schliesslich ist zu bemerken, dass sich ein Einfluss der Seitens des k. k. Ackerbauministeriums im Jahre 1892 getroffenen Verfügung zu Gunsten der Zunahme der Weidenculturen, bezw. des Erträgnisses derselben noch nicht namhaft bemerkbar gemacht hat.

[Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 vom 14. Mai 1896.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Linie Rumburg—Schluckenau: Herstellung einer Huntebahn zur Fabrik des Wilh. Weber in Schluckenau.) Das Project für die Anlage einer Huntebahn zur Fabrik des Wilh. Weber in Schluckenau in der Station Schluckenau wurde genehmigt und die k. k. Statthalterei in Prag zur Einleitung der politischen Begehung beauftragt. [E.-M.-Z. 1689/IV.]

— (Schleppbahn zur Wrutitzer Zuckerfabrik: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Jungbunzlau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für das Project der Schleppbahn zur Wrutitzer Zuckerfabrik für den 27. August anberaumt. [E.-M.-Z. 2331/IV.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Nordisch-Orientalisch-Bulgarisch-Serbisch-Rumänisch-Ungarisch - Oesterreichisch - Deutsch - Niederländisch-Belgisch-Französisch-Englischer Eisenbahnverband.

Einführung des Theiles I.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 18. Juni 1896, Nr. 68, zur Einführung mit dem 1. August 1896 publicirte Theil I für den obigen Verband tritt erst mit 1. September 1896 in Kraft.

Wien, am 24. August 1896. [619]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Niederdreisbach in den Ausnahmetarif 12 f des Tarifheftes 4.

Mit Giltigkeit vom 15. August 1896 wird die Station Niederdreisbach der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M. in den Ausnahmetarif 12 f (Roheisen nur in der Richtung nach Ungarn) des Tarifheftes 4 vom 1. December 1893 des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen einbezogen:

Schnitt-Tafel B.

Deutsche Station	Schnitt I	Schnitt II
	für 100 Kilogramm in Mark	
Niederdreisbach	1·76	1·76

Wien, am 24. August 1896. [620]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung des Nachtrages I zu der ab 15. Mai 1893 giltigen Fahrpreis- und Antheils-Tabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn andererseits.

Mit 15. September 1896 gelangt der angeführte Nachtrag, enthaltend: Einführung directer Fahrkarten in verschiedenen Relationen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 24. August 1896. [621]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Nachtrag IV.

Am 1. September 1896 erscheint der Nachtrag IV zu dem vom 1. April 1894 giltigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Er enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B zur Verkehrsordnung.
II. Ergänzungen der Ziffern 5 und 9 c des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter.
III. Ergänzung der Position „Graphit“ im Specialtarif II der Güterclassification.
IV. Berichtigungen.

Die Aenderungen zu II und III, die die Tarifirung von Gas- und Wassermessern nach der Allgemeinen Stückgutclasse und des von Ceylon, England (Cumberland) und Sibirien stammenden Graphits nach Specialtarif II betreffen, treten erst mit dem 1. October 1896 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 19. August 1896. [622]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Handausgabe
der
österreichischen Gesetze und Verordnungen.

I. Nachtrag zum Hefte 107
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82),
betreffend die
Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.
Preis 4 kr. ö. W.

I. Nachtrag zum Hefte 108
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114,
betreffend die
Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.
Preis 4 kr. ö. W.

Wien 1896.
Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1389	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Gojau (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Grevenbruck (Directionsbezirk Elberfeld der kgl. Preussischen Staatsbahnen)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 14, enthalten im Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. September 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	1·65 Mark		Im Kartirungswege		
1390	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ordinäre Thongeschirre	Kołomea	Burstyn Chodorow Czernowitz Drohobycz Haliez Kalusz Lemberg Ottynia Sadagora Sambor Sniatyn-Załucze Stanislau Tarnopol	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 30 40 25 56 27 32 53 14 28 64 14 19 80	25 33 21 46 23 27 43 12 25 52 12 17 64	5 7 4 10 4 5 10 2 3 12 2 2 16	Im Kartirungswege		
1391	Südbahn-Gesellschaft		Mehl (mit der Bestimmung nach England oder Brasilien oder nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	V e l e n c z e	T r i e s t	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Mehlsendungen müssen nach der in Triest eventuell erfolgten Umpackung in Fässer binnen 3 Monaten nach den in der Rubrik 4 genannten Häfen zur Verschiffung gelangen. 3. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in der Rubrik 4 angeführten Häfen bezüglich der Identität der Sendungen im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich erscheinenden Verfügungen zu treffen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	180 Heller inclus. ungar. Steuer	100 Heller inclus. ungar. Steuer	80 H e l l e r	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Beischluss der correspondirenden Original-Frachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den in der Rubrik 4 angeführten Häfen, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1392	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schotter	Waldmühle	Donauquaibahnhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen Wiener Bahnhöfen vom 1. Mai 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	26 Heller		Im Kartirungswege		

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzaguo, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Iueboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass' Söhne' Wien, I., Wallfischgasse 10.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Erweiterung der Station Sichów.) Laut Note der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. Juli 1896, Z. 61.401, wurde der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislau für die Erweiterung der Station Sichów der Staatsbahnlinie Lemberg—Suczawa auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der politischen Begehung von der Begehungscommission der Bauconsens ex commissione ertheilt und wurden die erforderlichen Enteignungs-Erkenntnisse gefällt. [E.-M.-Z. 7700.]

— (Bukowinaer Localbahnen: Vergrösserung des Wächterhauses in Czudin.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat mit Note vom 6. Juli 1896, Z. 11.750, den Bauconsens für das Project, betreffend die Vergrösserung des Wächterhauses in der Station Czudin der Linie Karapcziu a. S.—Czudin, ertheilt. [E.-M.-Z. 720/IV.]

— (Bukowinaer Localbahnen: Locomotivremise in Russ-Moldawitza.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat mit Note vom 1. August 1896, Z. 13.346, den Bauconsens für das Project, betreffend die Herstellung einer Locomotivremise für einen Maschinenstand sammt Schuppenanbau in der Station Russ-Moldawitza der Schleppbahn Wama—R.-Moldawitza ertheilt. [E.-M.-Z. 1675/IV.]

— (Bukowinaer Localbahnen: Personenwartehalle in der Haltestelle Tisowetz.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat mit Note vom 5. August 1896, Zahl 13.534, den Bauconsens für das Project, betreffend die Herstellung einer Personenwartehalle und eines Nebengebäudes in der Haltestelle Tisowetz der Linie Hliboka—Berhometh, ertheilt. [E.-M.-Z. 1469/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Localbahn Weisskirchen-Wsetin: Bauconsens für eine Brückenwaage mit Geleiseunterbrechung bei km 8·9—9·0.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Brückenwaage mit Geleiseunterbrechung bei km 8·9—9·0 zwischen den Stationen Czernotin-Keltsch und Milotitz, im Zuge des für Zwecke der Firma J. Schindler in Czernotin daselbst angelegten Ladegeleises, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 648/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Herstellung eines vierten Geleises in der Station Waidbruck und die hiedurch erforderliche Umgestaltung des bestehenden Uferschutzes des Eisackflusses am südlichen Stationsende: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bozen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Umgestaltung des bestehenden Uferschutzes des Eisackflusses am südlichen Ende der Station Waidbruck der Linie Kufstein—Ala für den 28. August anberaumt. [E.-M.-Z. 1909/IV.]

Localbahn Melnik-Mšeno. (Bauherstellungen.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Detailprojecte
1. für das Wasserstationsgebäude in Lhotka,
2. für die Aufnahmsgebäude in Vrutic und Kanina-Aujezd,
3. für die Locomotivremise in Mšeno, sämmtlich auf der Localbahn Melnik-Mšeno,

wurden gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7267.]

— (Normalpläne.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Situationsplan der Wasserstation Mšeno der Localbahn Melnik-Mšeno wurde zur Ausführung genehmigt. Weiters wurden die Typenpläne mehrerer Hochbauobjecte, sowie der Aufrissplan des Aufnahmsgebäudes der Station Mšeno gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6892.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

23. August. In der Strecke Wörgl—St. Johann in Tirol wird der Personen-, Post-, Gepäcks- und Eilgutverkehr Dienstag den 25. August mit den Zügen 101, bezw. 104, wieder aufgenommen werden. — Der Güterverkehr in bezeichneter Strecke bleibt jedoch bis auf Weiteres noch eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

23. August. In Folge Dammrutschung in der Strecke Sokolnitz—Krzenowitz der Linie Brünn—Prerau in einer Länge von 40 m entgleiste Güterzug 986 in km 22·3/4. Strecke an der Unfallstelle bis auf Weiteres unfahrbar. Personenverkehr erfolgt mit Umsteigen daselbst.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen:

16. August. Der Gesammtverkehr auf der Strecke Verebély—Kis-Tapolcsány der Localbahn Nagy-Surány—Kis-Tapolcsany wurde aufgenommen.

Italienische Südbahn (Adriatisches Netz):

22. August. Wegen Schadhaftwerden der Lissanobrücke auf der Linie Bologna—Florenz ist der Gesammtverkehr vom 21. August auf der einen Seite von Bologna bis Pioppe di Salvaro, auf der anderen Seite von Florenz bis Bagni della Poretta begrenzt. Sämmtliche Züge werden via Faenza geführt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Juni.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Juni vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn	11
in Stationen	14
Zusammenstösse auf freier Bahn	1
in Stationen	14
sonstige Betriebsunfälle	131
zusammen	171

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	2	11
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	22	79
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	3
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	15	9
zusammen	40	102

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen		
in Berlin	—	1
„ Danzig	—	2
„ Elberfeld	—	1
„ Essen	—	1
„ Frankfurt a. M.	—	2
„ Hannover	—	1
„ Münster i. Westph.	1	—
„ St. Johann bei Saarbrücken	—	1
„ Stettin	1	—
Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen	—	1
Breslau-Warschauer Eisenbahn	—	1
wie vor	2	11

Bei den Betriebsunfällen wurden
56 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
112 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.774 km . . . . . 157 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . . . 14 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	234	166
bei den Privatbahnen	146	67

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld, in Essen und in Berlin,

bei den Privatbahnen
die Breslau-Warschauer Eisenbahn,
die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Schiffahrt.

Hamburg. (Schiffahrtsverkehr von und nach der Oberelbe im Jahre 1895.) Nach den vom handelsstatistischen Bureau in Hamburg zusammengestellten tabellarischen Uebersichten über Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1895 sind dortselbst im Berichtsjahre von der Oberelbe angekommen: 14.135 Schiffe und Holzflösse mit zusammen 55.252 Personen Bemannung, 3,076.421 t Tragfähigkeit und 17,786.468 q Ladung.

Unter den eingelangten Fahrzeugen waren der Flagge nach: 2715 hamburgische, 8366 preussische, 472 anhaltische, 1163 sächsische, 532 mecklenburgische und 887 österreichische. Die Provenienz betreffend, kamen aus Preussen 9987 Schiffe (und zwar 5746 beladene und 4241 unbeladene) und 25 Holzflösse, aus Anhalt 432 Schiffe, aus Sachsen und Böhmen 1648 Schiffe, aus Mecklenburg 877 Schiffe, aus dem hamburgischen Gebiete 1166 Schiffe.

Von den 17,786.468 q eingelangten Gütern waren 525.213 q (2·95 pCt.) Bau-, Nutz- und Brennholz, 2,917.923 q (16·41 pCt.) Salz, 2,828.973 q (15·91 pCt.) Steine, Zink und andere unverpackte Waaren, 702.979 q (3·95 pCt.) Getreide und Saat, 10,771.777 q (60·56 pCt.) Stückgüter und 39.603 q (0·22 pCt.) Bau- und Nutzholz in Flössen. Zu den Plätzen, von welchen die grösseren Waarenmengen gekommen sind, gehören: Magdeburg mit 3,927.773 q, Schönebeck mit 2,484.122 q, Aussig mit 1,217.830 q, Tetschen-Laube mit 1,063.342 q, Breslau mit 1,020.781 q, Berlin mit 862.632 q, Dresden mit 817.741 q und Tangermünde mit 634.259 q.

Abgegangen sind von Hamburg nach der Oberelbe insgesammt 14.350 Schiffe mit 56.023 Personen Bemannung, 3,143.286 t Tragfähigkeit und 23,641.530 q Gütern. Von diesen Schiffen waren der Flagge nach: 2710 hamburgische, 8516 preussische, 482 anhaltische, 1174 sächsische, 552 mecklenburgische und 916 österreichische Schiffe.

Was die Bestimmung der ausgelaufenen Schiffe betrifft, so gingen nach Bremen 8946 Schiffe, nach Anhalt 505 Schiffe, nach Sachsen und Böhmen 2965 Schiffe, nach Mecklenburg 642 Schiffe, nach dem hamburgischen Gebiete 1118 Schiffe, ohne Declaration und theils zum Abbrechen 174 Schiffe.

Unter den ausgeschifften Gütern befanden sich 1,974.604 q (8·35 pCt.) Steinkohlen und Cinder, 1,140.552 q (4·82 pCt.) Eisen, 5,724.437 q (24·21 pCt.) Guano, Steine, Schwefel, Salpeter etc., 7,834.083 q (33·14 pCt.) Getreide und Saat, 6,968.454 q (29·48 pCt.) Stückgüter. Die Plätze, nach welchen die grösseren Waarenmengen bestimmt gewesen sind, waren: Berlin mit 4,850.760 q, Dresden mit 3,617.268 q, Magdeburg mit 3,522.614 q, Tetschen-Laube mit 2,181.993 q, Aussig mit 1,310.212 q, Breslau mit 1,044.734 q, Dessau (Wallwitzhafen) mit 1,025.591 q, Riesa mit 580.906 q.

Verschiedene Mittheilungen.

Nachrichtliche Vermerke im Frachtbriefe. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport hat sich an die Vertragsstaaten mit der Anfrage gewendet, ob die gemäss Art. 6, lit. i, des internationalen Uebereinkommens für den Frankaturvermerk vorgesehene Columne im Frachtbriefe auch anderweitig, insbesondere zum handschriftlichen, gestempelten oder gedruckten Vermerke „Unfrankirt" oder einer ähnlichen gleichwerthigen Bezeichnung benützt werden dürfe. Diese Anfrage ist von der Mehrzahl der Staaten in dem Sinne beantwortet worden, dass Vermerke dieser Art gemäss Absatz 3 des Art. 6 des Uebereinkommens als unzulässig bezeichnet werden müssen, und dass man sie thatsächlich als werthlos betrachte, ohne dass deswegen die damit versehenen Frachtbriefe zurückgewiesen würden. Ein Staat lehnt die Annahme der Frachtbriefe vorkommendenfalls ausdrücklich ab, während von anderer Seite ausgeführt wurde, dass die Aufnahme der Angabe in den Frachtbrief, ob das Gut frankirt oder unfrankirt reise, mit dem System des Expeditionsnoten zusammenhänge, welche nach Absatz 4 des Art. 6 als zulässig erscheinen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 8 ex 1896, S. 316.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXII. Stückes.) Das am 21. August herausgegebene CLXXII. Stück enthält unter

Nr. 2483: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 13. August 1896, Z. 68.630, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Tatarów und Worochta als Auf- und Abladestationen für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2484: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 9. August 1896, Z. 16.799/IV, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CLXXIII. Stückes.) Das am 22. August herausgegebene CLXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2485: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 19. August 1896, Z. 25.095, betreffend die Wiedergestattung der Abhaltung von Viehmärkten in einzelnen Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des CLXXIV. Stückes.) Das am 24. August herausgegebene CLXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2486: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. August 1896, Z. 137.720, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Gebiete der kgl. ungarischen Freistadt Sopron (Oedenburg).

— (Inhalt des CLXXV. Stückes.) Das am 25. August herausgegebene CLXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2487: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 23. August 1896, Z. 31.917, betreffend das Verbot der Klauenvieheinfuhr aus dem Stadtgebiete Sopron (Oedenburg).

Nr. 2488: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. August 1896, Z. 11.157, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn.

Nr. 2489: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. August 1896, Z. 137.719, betreffend das gänzliche Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2490: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 11. August 1896, Z. 16.952/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus den bosnischen Bezirken Glamoč, Livno, Dervent und Bugojno.

Nr. 2491: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. August 1896, Z. 80.446, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gebiete der kgl. ungar. Freistadt Sopron (Oedenburg) nach Niederösterreich.

Nr. 2492: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. August 1896, Z. 15.887, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

Literatur.

„Bauvorschriften für Eisenbahnen."

Schon seit längerer Zeit wurde auf dem Fachgebiete das Bedürfniss nach Herausgabe einer erschöpfenden Sammlung jener Gesetze, Verordnungen etc. fühlbar, welche bei der Durchführung der auf die Concessionirung, den Bau und die Instandhaltung der Bahnen bezüglichen Amtshandlungen und Agenden von massgebendem Einflusse sind. Diesem Bedürfnisse haben der Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen, kaiserl. Rath Stanislaus R. v. Rybicki, und der Oberingenieur des Eisenbahnministeriums, Jakob R. v. Mikuli, in dankenswerther Weise Rechnung getragen und unter dem Titel „Bauvorschriften für Eisenbahnen" unter Benützung amtlicher Quellen eine vollständige Sammlung jener Gesetzesvorschriften, verwaltungsbehördlichen Anordnungen, Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes, der Ministerien und anderer Centralstellen herausgegeben, welche die Fragen der ersten Anlage der Eisenbahnen, der Erweiterung derselben, der Erhaltung und Beaufsichtigung, dann der im Feuerrayon der Eisenbahnen zu errichtenden Privatbauten u. dgl. betreffen.

Die Herausgeber haben die Absicht, zu ihrem Werke, welches im Verlage der Staatsdruckerei in vier Theilen erscheint und dessen Preis mit sechs Gulden festgesetzt ist, von Zeit zu Zeit Nachträge erscheinen zu lassen, so dass sich diese neue Publication als ein werthvolles Hand- und Nachschlagebuch bewähren dürfte.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 98. Wien, 29. August 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien des Innern und des Handels vom 30. Juli 1896, *) betreffend das Uebereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz bezüglich der Anwendung besonderer Sanitätsmassnahmen für den Grenzverkehr und für den Verkehr über den Bodensee bei Choleragefahr.

Uebereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz, betreffend die Anwendung besonderer Sanitätsmassnahmen für den Grenzverkehr und für den Verkehr über den Bodensee bei Choleragefahr.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Das vorliegende, in Anwendung der Bestimmungen von Titel I, V, VI und VII der Anlage I zu der Dresdener Sanitätsconvention vom 15. April 1893 abgeschlossene Uebereinkommen bezieht sich auf die Massnahmen, welche in den Grenzbezirken der beiden Länder bei Ausbruch der Cholera zur Ausführung gelangen sollen, in Bezug auf den Grenzverkehr zu Land, sowie in Bezug auf den Verkehr zu Wasser.

II. Umschreibung des Grenzgebietes und Pflichten der Behörden desselben.

Artikel 1.

Das vorliegende Uebereinkommen betrifft die beiderseitigen Grenzgebiete (mit Inbegriff der Flüsse und Seen) bis auf eine Breite von 10 Kilometern, von der Grenze an gerechnet.

Artikel 2.

Zur Ausführung der nachfolgenden Bestimmungen sind berufen: in Oesterreich-Ungarn die Bezirkshauptmannschaften, in der Schweiz die Regierungen derjenigen Cantone, in deren Gebiet die Grenzzone fällt.

Artikel 3.

Die in Art. 2 genannten Behörden geben sich gegenseitig Nachricht von dem Auftreten der Cholera, sobald dieselbe in ihrem Gebiete amtlich constatirt worden ist, von der weiteren Ausbreitung der Krankheit, von den zu deren Bekämpfung ergriffenen Massnahmen und von den Beschränkungen, welche in Betreff des Handels und des Personenverkehres aufgestellt worden sind.

Artikel 4.

Die Behörden veröffentlichen im Ferneren in ihrem Gebiete die wichtigeren Verordnungen der Behörden des Nachbarstaates, um dadurch die Bevölkerung vor den Unannehmlichkeiten zu bewahren, welche aus der Nichtkenntniss der in der Grenzzone des benachbarten Landes angeordneten sanitätspolizeilichen Massnahmen entstehen könnten.

*) Enthalten in dem am 22. August 1896 ausgegebenen LIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 154.

Artikel 5.

Im Interesse der gegenseitigen Information sollen die Grenzbehörden den Sanitätsbeamten des Nachbarstaates, welche von der Regierung abgesandt worden sind, um sich an Ort und Stelle von dem Gesundheitszustande des benachbarten Bezirkes zu überzeugen, soviel als möglich an die Hand gehen. Diese Beamten haben, um die gewünschte Auskunft zu erhalten, blos ihre Legitimationspapiere vorzuweisen, und zwar in Oesterreich-Ungarn den Bezirkshauptmannschaften, in der Schweiz den cantonalen Sanitätsbehörden (mit Einschluss der „Amtsärzte").

III. Massnahmen hinsichtlich des Grenzverkehres.

Artikel 6.

In den Fällen, in welchen die an der Grenze sich bietenden, ganz besonderen Schwierigkeiten das in der Dresdener Sanitätsconvention vorgesehene System von Vorkehrungen nicht als eine genügende Garantie für den Schutz der öffentlichen Gesundheit erscheinen lassen, können gegenüber dem verseuchten Bezirke folgende weitergehende Massnahmen ergriffen werden:

A. In Bezug auf den Waaren- und Gepäckverkehr:

1. Das Verbot der Einfuhr

a) von alten Kleidern, gebrauchten Wäschestücken und benütztem sonstigen Bettzeug, sofern diese Gegenstände für den Handel bestimmt sind,

b) von Lumpen und Hadern, welche nicht unter die in Titel IV, I, 2, a) und b), der Anlage I der Dresdener Sanitätsconvention vorgesehenen Ausnahmen fallen,

kann auf eine längere Dauer ausgedehnt werden, als weiter unten in Art. 10 angegeben ist; immerhin soll sich diese Ausdehnung auf das unbedingt Nothwendige beschränken.

2. Die Einfuhr von Uebersiedlungseffecten (Umzugsgut), welche in Folge eines Wohnungswechsels befördert werden, und von Gepäcksendungen, eventuell auch von Reisegepäck (Passagiergut und Handgepäck) kann auf bestimmte Eingangspunkte, welche mit den nöthigen Desinfectionseinrichtungen versehen sind, beschränkt werden.

Ferner kann verlangt werden, dass die schmutzige Wäsche, die getragenen Kleider und das benützte Bettzeug unter allen Umständen vor der Zulassung zur Einfuhr nach der von der Regierung des Bestimmungslandes aufgestellten Vorschrift desinficirt werden.

Die Grenzbehörden beider Staaten werden sich gegenseitig ein Verzeichniss der oben erwähnten Eingangspunkte mittheilen.

B. In Bezug auf den Personenverkehr.

1. Sämmtliche die Grenze passirenden Personen können der in der Dresdener Sanitätsconvention vorgesehenen ärztlichen Besichtigung unterstellt werden.

Um die Durchführung einer derartigen Controle zu ermöglichen und hiedurch die Verkehrsfreiheit an den wichtigsten Punkten zu wahren, kann es nöthig werden, den Personenverkehr auf einzelne frequentirtere Grenzübergänge zu beschränken und die zwischenliegenden abzusperren.

Doch soll diese letztere Massregel nur im äussersten Nothfalle ergriffen werden.

2. Die aus einem verseuchten Orte kommenden Personen können angehalten werden, das Ziel ihrer Reise anzugeben, damit sie am Ankunftsorte einer fünftägigen ärztlichen Ueberwachung unterstellt werden.

3. Gegen gewisse Kategorien von Personen, welche truppweise reisen, wie Zigeuner, Auswanderer, Wallfahrer, Arbeiter, können strengere Massregeln ergriffen werden; ebenso gegen Vagabunden, Bettler und Personen, welche ein aus Anlass der Cholera verbotenes Gewerbe betreiben.

Wenn auch nur der Verdacht vorliegt, dass dieselben aus einem inficirten Bezirke kommen, so sind sie erst nach einer genauen ärztlichen Inspection und nach Durchführung der nothwendigen Desinfectionsmassnahmen, sowie unter Benachrichtigung der Polizeibehörde des Bestimmungsortes einzulassen.

Der Eintritt solcher Personen kann auf bestimmte Eingangsstationen beschränkt oder unter Umständen gänzlich untersagt werden.

Durch diese Bestimmung soll aber die Ausführung von Massnahmen der Auslieferung, der Ausweisung oder der Heimtransportirung in keiner Weise beeinträchtigt werden.

4. Personen, welche cholerakrank sind oder choleraähnliche Erscheinungen darbieten, kann das Ueberschreiten der Grenze untersagt werden. Die Grenzbehörden zeigen derartige Fälle den Verwaltungsbehörden des nachbarlichen Grenzbezirkes an, damit diese die nothwendigen Massregeln ergreifen. Inzwischen leisten erstere den erkrankten Personen die nothwendige Hilfe.

Artikel 7.

Die Bestimmungen des Artikels 6 B (Personenverkehr) beziehen sich entsprechend dem Sinne der Dresdener Convention nicht auf die im Dienst befindlichen öffentlichen Beamten, Bahn- und Postbeamten und Sanitätspersonen, damit dieselben ungehindert ihren Pflichten nachkommen können.

Auch die Personen, welche zur Besorgung ihres Geschäftes oder zur Bewirthschaftung von Grundstücken regelmässig die Grenze überschreiten müssen, sind jeglicher Präventivbehandlung enthoben, vorausgesetzt, dass sie kein wegen der Cholera verbotenes Gewerbe betreiben und sie auch nicht gegen die Vorschriften des Artikels 6 A (Waaren- und Gepäckverkehr) verstossen.

Artikel 8.

In dem Falle, wo aus einer inficirten Gegend des einen ein Massentransport nach dem Gebiete des anderen Staates in Aussicht genommen ist, werden die Behörden des ersteren die Grenzbehörden des letzteren rechtzeitig

davon in Kenntniss setzen. Auch werden sie dafür Sorge tragen, dass von allfällig unterwegs vorkommenden Choleraerkrankungen den Grenzbehörden des Nachbarlandes ohne Verzug Kenntniss gegeben wird. In den Fällen, in denen der Transport mittelst Eisenbahn stattfindet, sollen hiezu nach Möglichkeit eigene und abgesonderte Wagen benützt werden.

Artikel 9.

Die Bestimmungen der Artikel 6, 7 und 8 gelten auch für den Schiffsverkehr über den Bodensee.

Es wird ferner vereinbart, dass die in Artikel 1—5 dieses Abkommens enthaltenen Vorschriften ebenfalls für diejenigen Bodenseehäfen Geltung haben sollen, welche weiter als 10 Kilometer von der Grenze entfernt sind, welche aber mit Häfen des anderen Landes in regelmässigem Schiffsverkehr stehen.

Artikel 10.

Zehn Tage nach Constatirung des letzten Cholerafalles sollen die oben angegebenen Schutzmassregeln, mit Ausnahme der im Artikel 6, lit. A, Ziffer 1, enthaltenen, aufgehoben werden, immerhin unter der Voraussetzung dass die erforderlichen Desinfectionen ausgeführt worden seien.

IV. Beitritt des Fürstenthums Liechtenstein.

Dem Fürstenthum Liechtenstein wird das Recht eingeräumt, mittelst Notification seinen Beitritt zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen, welches ihm von dem k. und k. Ministerium des Aussern mitgetheilt werden wird, zu erklären.

Das gegenwärtige Uebereinkommen tritt vier Wochen, nachdem dasselbe mittelst Notenaustausches zwischen den betheiligten Regierungen ratificirt worden ist, in Kraft und erlischt sechs Monate nach erfolgter Kündigung Seitens eines der vertragschliessenden Staaten.

Geschehen in Wien, in doppelter Ausfertigung, am 20. März 1896.

Das vorstehende, Seitens der betheiligten Regierungen ratificirte Uebereinkommen, zu welchem auch die Regierung des Fürstenthums Liechtenstein den Beitritt erklärt hat, wird mit der Wirksamkeit vom 7. August 1896 hiemit kundgemacht.

Badeni m. p. **Glanz** m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 21. August 1896, Z. 2055/III, betreffend die Einreichung der zur Liquidirung von Refactien erforderlichen Documente.

In allen jenen Fällen, in welchen auf Grund der in Kraft stehenden, bis 1. August 1896 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt publicirten Refactien die Vorlage der zur Liquidirung des Rückvergütungsbetrages erforderlichen Documente an die bestandene k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgesehen war, hat in Folge der am 1. August 1896 eingetretenen Auflösung der genannten k. k. General-Direction die Einreichung der betreffenden Documente unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen der Publication bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu erfolgen.

In den künftighin zu erlassenden einschlägigen Publicationen der Staatseisenbahn-Verwaltung wird jeweilig jene k. k. Staatsbahn-Direction bezeichnet werden, bei welcher die Einreichung zu erfolgen hat.

Wien, im August 1896.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. August die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung E. Gross in Wien vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz, sowie der zugehörigen Variante von km 0·00 bis km 6·953 die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6879.]

Schleppbahn von Kuttenthal nach Unter-Četno. (Umwandlung in eine Localbahn: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Umwandlung der bestehenden Schleppbahn von Kuttenthal nach Unter-Četno in eine Localbahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 6676.]

Ybbsthalbahn. (Theilstrecke Gross-Hollenstein—Lunz und Lunz—Kienberg-Gaming: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. August die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des Detailprojectes für die zweite und dritte Theilstrecke Gross-Hollenstein—Lunz und Lunz—Kienberg-Gaming die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5221.]

Projectirte Localbahn Mauthausen-Grein. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. August die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn von Mauthausen nach Grein die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 6880.]

Projectirte Localbahn Wies-Eibiswald. (Anordnung der Trassenrevision und der Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. August die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Graz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wies der Graz-Köflacher Eisenbahn nach Eibiswald, sowie für eine normalspurige Schleppbahn von der Station Köflach der Graz-Köflacher Eisenbahn nach Krenngraben sammt Abzweigungen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 6756.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Gmünd—Prag: Erweiterung der Werkstättenanlage in der Station Gmünd.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. August die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien ausgearbeiteten Detailprojecte für die anlässlich der Erweiterung der Werkstättenanlage in der Station Gmünd herzustellenden Hochbauten der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Befundes den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2374/IV.]

— (Linie Gmünd—Prag: Erweiterung der Station Klein-Heřmanitz-Sedletz: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag ausgearbeiteten Projectes für die Erweiterung der Station Klein-Heřmanitz-Sedletz die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen einzuleiten und im Falle anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1044/IV.]

— (Linie Olmütz—Troppau: Umgestaltung der Haltestelle Braunsdorf: Ertheilung des Bauconsenses.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat der k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz den Bauconsens für die Umgestaltung der Haltestelle Braunsdorf in eine Kreuzungs- und Frachtenstation im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1549/IV.]

— (Linie Penzing—Kaiser-Ebersdorf: Erweiterung der Station Klein-Schwechat: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien ausgearbeiteten Projectes für die Erweiterung der Station und Personen-Haltestelle Klein-Schwechat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2264/IV.]

— (Umbau des Bahnhofes Lemberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg verfassten Detailprojecte über die in der ersten Bauperiode auszuführenden Hochbauobjecte am Bahnhofe Lemberg vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu prüfen und im Falle des anstandslosen Befundes den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2377/IV.]

— (Linie Lemberg—Suczawa: Errichtung der Personen-Haltestelle Martynów bei Wächterhaus Nr. 79.) Die Errichtung der Personen-Haltestelle Martynów auf der Staatsbahnlinie Lemberg—Suczawa, zwischen den Stationen Bukaczowce und Bursztyn, bei Wächterhaus Nr. 79 in km 95·954 wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 841/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Kunowitz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat mit Note vom 12. Juli 1896, Z. 25.903, den Bauconsens für Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Kunowitz der Linie Brünn—Vlarapass im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 599/IV.]

Schneebergbahn. (Wagenremise in der Station Puchberg.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Projectes für eine Wagenremise in der Station Puchberg der Schneebergbahn den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7905.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

In der Strecke Wörgl—St. Johann i/T. wurde am Donnerstag den 27. August auch der Güterverkehr mit den Zügen 69, bezw. 62, demnach mit diesem Tage der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 31. Juli, Z. 44.497, dem Advocaten Dr. Franz Xaver Vértessy für folgendes normalspuriges Localbahnnetz:
   a) eine von der Station Zólyom-Brezó (Bressnitz) der Linie Zólyom (Altsohl) — Besztercze-Bánya (Neusohl) — Zólyom-Brezó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Pohorella, Nándorhuta, Vereskö, Felgárt, Puszta mező und weiterhin mit Berührung der herzoglich Coburg'schen Sägewerke und der Dobsinaer Eishöhlen über Sztraczena, Istvanfalu und die Hollóköder Eisenerz-Bergbaureviere, über die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Hlinecz, sodann über Feketehegy, Marény, Svedlér und die Gemarkung der Gemeinde Szepes-Remete in der Station Gölniczbánya-Város mit der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Linie Margitfalu—Gölniczbánya-Város verbindende Linie;
   b) eine von der zukünftigen Station Halloköi-Vasbánya der Linie a) abzweigende und diese in der Endstation Dobsina (Dobschan) mit der Linie Bánréve—Dobsina (Flügelbahn der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) verbindende Linie;
   c) eine von der zukünftigen Station Pohorella der Linie a) abzweigende und diese über Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz in der Station Gánócz mit der Linie Csácza—Poprád-felka—Kassa der Kaschau-Oderberger Bahn verbindende Linie

   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 7. August, Z. 44.498, dem Advocaten Doctor Franz Xaver Vértessy für eine von der Station Sümeg der Linie Ukk—Tapolcza der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen abzweigende und diese in der Endstation Keszthely mit der Localbahn Balaton-Szent-György—Keszthely, ferner von Keszthely aus in der Endstation Tapolcza der als Sackbahn endigenden Linie Ukk—Sümeg — Tapolcza mit der projectirten Linie Keszthely—Tapolcza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40, Vorconcession Post 2) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ertheilung der Concession zum Baue der Quailinie von Seiten der Budapester Communal-Verwaltung.) Die Budapester Communal-Verwaltung hat vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung der Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischen Betriebe die Concession zum Ausbaue und elektrischem Betriebe der im Anschlusse an die Ringbahnlinie vom Borárus-Platze aus längs dem Csepel- und dem Franz Josef-Quai vorläufig bis zum Petöfi-Platze (nächst dem Donaucorso) projectirten Betriebslinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 und 68 ex 1895) ertheilt.

— (Einführung einer neuen Wagentype.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft hat auf ihren Linien eine neue Wagentype — sogenannte „Dresdener Wagen" — mit grösserem Fassungsraume als die bisherigen eingeführt und bereits eine Anzahl dieser Wagen in Betrieb gesetzt. Zum Verkehre auf der in Vollendung begriffenen Linie zum „Népliget" (Volkswäldchen im IX. Stadtbezirke) dürfen, einem Erlasse des kgl. ungarischen Handelsminister zufolge, nicht etwa Wagen von anderen Linien abgezogen werden, sondern es muss die Gesellschaft rechtzeitig für die Nachschaffung der für diese Linie erforderlichen Anzahl neuer Wagen sorgen.

Zahnradbahn auf den „Svábhegy" (Schwabenberg) in Budapest. (Projectirte Umgestaltung des Dampfbetriebes auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Zahnradbahn auf die Höhe des „Svábhegy", deren Linie aus dem Bereiche des III. Stadtbezirkes von der gleichnamigen Haltestelle der derzeit bereits elektrisch betriebenen Linie Budapest—„Zugliget" (Auwinkel) der Strassenbahn-Gesellschaft aus ausgeht, hat die Anwendung des elektrischen Betriebes beschlossen. Bei Gelegenheit der Umgestaltung der Zahnradbahn sollen auch im Interesse der Ermöglichung eines stärkeren Wagenverkehres die bereits bestehenden zwei Ausweichstellen erweitert und zwei neue Ausweichstellen (eine beim neuen Spital, die andere bei der Station Stadtbrunnen) errichtet werden. Die Züge würden in Zwischenräumen von 12 Minuten verkehren und den Weg in 22 Minuten zurücklegen. Die Bahn soll auf oberirdische Leitung eingerichtet und der Verkehr mit Motorwagen neuen Systems bewerkstelligt werden.

Localbahn Pancsova—Torontál-Petrovoszello. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der ihrer Vollendung entgegenschreitenden Localbahn Pancsova — Torontál-Petrovoszello (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 14 und 18) angeordnet. Die genannte Linie wird von der Station Pancsova der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Pancsova aus diese in der Station Torontál-Petrovoszello mit der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Versecz—Torontál-Petrovoszello verbinden und, vorwiegend im Interesse des Cerealienverkehres im Temeser Banate erbaut, vorläufig nur als ein ergänzendes Glied des südöstlichen ungarischen Betriebsnetzes zu betrachten sein.

Boldvathalbahn, d. i. die Linie Torna — Miskolcz. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung begriffenen Endstrecke der Boldvathalbahn Kassa (Kaschau)-Torna-Miskolcz, und zwar von der Endstation Torna der Theilstrecke Kassa—Torna bis Miskolcz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1895), angeordnet. Die Bolvathalbahn ist eine Parallelbahn zur Theilstrecke Miskolcz—Kassa der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa der kgl. Ungar. Staatsbahnen und wird von Torna aus in westlicher Richtung durch die projectirte Localbahn Torna-Rozsnyó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10, Vorconcession Post 3) Anschluss an die Linie Bánréve—Rozsnyó (Rosenau)—Dobsina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen erhalten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai die 3·6 km lange Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Vohwinkel und dem Bahnhofe Elberfeld-Varresbeck im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche am 1. April für den Güterverkehr eröffnet wurde, auch für den Personenverkehr; die 0·90 km lange Verbindungsbahn bei Heissen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für den öffentlichen Verkehr; die 17·17 km lange Umgehungsbahn bei Breslau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den öffentlichen Verkehr; die 12·01 km lange Theilstrecke Wittenburg—Zarrentin der Linie Hagenow—Oldesloe im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche an die bereits im Betriebe stehende Theilstrecke Hagenow—Wittenburg anschliesst, für den öffentlichen Verkehr; die Verkehrsstellen und deren Entfernungen ab Hagenow-Heide sind folgende: Bahnhof Wittenburg (bestehende Station, 15·43 km), Haltestelle Bantin (23·47 km) und Haltestelle Zarrentin (27·44 km); die Haltestellen dienen dem Gesammtverkehre; zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen und Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten sind dieselben jedoch nicht geeignet; die Strecke Oberschelde—Nicolausstollen der Scheldethalbahn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. mit der Haltestelle Nicolausstollen auch für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner die 8·527 km lange Reststrecke Luschwitz—Blotnik der Nebenbahn Lissa-Wollstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr; am 2. Mai die Theilstrecke Anklam—Bugewitz der Neubaustrecke Anklam—Leopoldshagen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn mit den Haltestellen Bargischow, Auerose, Rosenhagen, Bugewitz Dorf und Bugewitz Gut für den Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr; am 4. Mai die Theilstrecke Poremba—Guidogrube der Schmalspurbahn Poremba-Gleiwitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den öffentlichen Verkehr; am 15. Mai die 12·178 km lange Strecke Neudorf a. Gr.—Hermsdorf Bad im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit den Haltestellen Neudorf a. Gr. (Anschlussstation), Pilgramsdorf (6·582 km) und Hermsdorf Bad (bestehende Station, 12·178 km) für den Gesammtverkehr mit Ausnahme der Abfertigung von Sprengstoffen; ferner die 10·793 km lange Strecke Lauban—Marklissa im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit dem Bahnhofe Lauban (bestehende Station), der Haltestelle Holzkirch (2·892 km), der Haltestelle Steinkirch (6·032 km) und dem Bahnhofe Marklissa (10·793 km) für den Gesammtverkehr mit Ausnahme der Beförderung von Sprengstoffen; die Haltestelle Holzkirch ist für die Abfertigung von Fahrzeugen nicht geeignet; am 23. Mai die Theilstrecke Putbus—Binz—Sellin a. R. der Rügenschen Kleinbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen ab Altefähr: Putbus (35·27 km), Lonvitz (37·80 km), Posewald (39 km), Seelvitz (41·32 km), Serams (43·35 km), Binz (46·12 km), Jagdschloss (48·49 km), Garftitz (Granitz, 49·82 km), Sellin a. R. West (53·21 km) und Sellin a. R. Ost (54·55 km); die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; auf den Stationen Jagdschloss und Sellin a. R. West werden Leichen, lebende Thiere und Wagenladungsgüter nicht angenommen und ausgeliefert; die Leitung des Betriebes der Rügenschen Kleinbahnen ist der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie. (Betriebsabtheilung Stettin) übertragen.

b) In Bayern: Am 16. Mai die 9·99 km lange Theilstrecke Bogen—Steinburg der Localbahn Straubing-Konzell der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Haltestellen Berndorf (2·68 km), Hunderdorf (6·35 km) und Steinburg (9·99 km) für den Personen- und Güterverkehr; der kleinste Bogenhalbmesser der Theilstrecke beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren können; ebenso können auf diese Strecke Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse nicht übergehen; bei der Beladung offener Wagen, welche zum Uebergange auf diese Theilstrecke bestimmt sind, ist das Lademass Blatt II anzuwenden; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Bogen und ist bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt.

c) In Oldenburg: Am 1. Mai die 31·88 km lange Nebenbahn Oldenburg-Brake (Old.) der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen ab Oldenburg: Ohmstede (3·71 km), Etzhorn (6·42 km), Ipwege (8·24 km), Loz (10·35 km), Grossenmeer (16·15 km), Oldenbrok (21·13 km), Strückhausen (24·46 km), Ovelgönne (27·01 km) und Brake (31·88 km); die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bleibt vorläufig ausgeschlossen; ebenso kann Reisegepäck nach und von den Stationen Ipwege und Oldenbrok, auf welchen der Verkauf der Fahrkarten bis auf Weiteres durch den Zugführer vorgenommen wird, nicht abgefertigt werden.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai der Haltepunkt Velmeden zwischen der Haltestelle Walburg und dem Haltepunkte Rommerode im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; die Station Kray-Süd an der Strecke Essen B. M.—Wattenscheid im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen); die Haltestelle Kuttern zwischen den Stationen Wilkicschken und Goldap im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Höchstgewichte von 150 kg per Stück; der Haltepunkt Bülzig zwischen den Stationen Zahna und Wittenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den Personenverkehr; der Haltepunkt Eichkamp zwischen den Stationen Charlottenburg und Grunewald im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personenverkehr; der Haltepunkt Otze zwischen den Stationen Ehlershausen und Burgdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Holm zwischen den Stationen Niebüll und Süderlügum im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von diesem Haltepunkte abgefertigt; der Haltepunkt Deutsch-Presse zwischen den Stationen Alt-Boyen und Kosten im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen für den Per-

sonenverkehr; der Haltepunkt Osterstedt zwischen den Stationen Hohenwestedt und Beringstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; der Haltepunkt Bokler Weiche zwischen den Stationen Nortorf und Bokelholm im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von diesem Haltepunkte abgefertigt; der Haltepunkt Platenhörn zwischen den Stationen Husum und Büttel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur gegen nachträgliche Abfertigung zur Beförderung übernommen; ferner die Station Schönbuchen zwischen den Stationen Schönau i. W. und Utzenfeld der Localbahn Zell-Todtnau für den Personenverkehr; am 15. Mai der Haltepunkt Hertwigswaldau zwischen den Stationen Nieder-Herwigsdorf und Küpper im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; am 17. Mai der Haltepunkt Centnerbrunn an der Strecke Dittersbach—Glatz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; am 21. Mai die Station Buschenhagen zwischen den Stationen Lassentin und Bartelshagen der Franzburger Kreisbahnen für den unbeschränkten Verkehr.

b) In Bayern: Am 1. Mai die Haltestelle Niederstrass zwischen den Stationen Teisendorf und Freilassing der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden; die Haltestelle Neukirchen zwischen den Stationen Bodenwöhr und Neubäu der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden; am 4. Mai die Haltestelle Kläham zwischen den Stationen Mirskofen und Ergoldsbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den unbeschränkten Güterverkehr (Abfertigung von Eilstückgütern ohne Gewichtsbeschränkung); ferner am 30. Mai die Haltestelle Fischbach bei Feucht zwischen den Stationen Dutzendteich und Feucht der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in provisorischer Weise für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Baden: Am 1. Mai die Station Kirchheim b. H. der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den unbeschränkten Güterverkehr.

d) In Sachsen: Am 1. Mai der Haltepunkt Mittelbach an der Strecke Stollberg—Wüstenbrand der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr.

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. Mai die Haltepunkte Carspach-Sonnenberg an der Strecke Altkirch—Pfirt und Eichwald an der Strecke Mülhausen—Banzenheim-Rhein der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personenverkehr.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im September 1896.)

Export.

Im September 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergeschene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	September
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	1—10
Gibraltar [1]), London	„Máthyás Király"	1—10
Bordeaux	„Tihor"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	1—10
Liverpool	„Pavonian"	5—15
Ronen	„Zichy"	5—15
Rotterdam, Antwerpen	„Nagy Lajos"	5—15
London	„Sultana"	10—20
New-York	„Hesperia" (Anchor Line)	10—20
Liverpool	„Kedar" (Cunard Line)	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Palermo"	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Baross"	25
Liverpool	„Alsatian"	20—30
Algier [1]), Glasgow	„Andrássy"	20—30
London	„Narva"	20—30
Hamburg	„Karthago"	20—30
Grimsby, Leith	„Jokai"	25/IX—5/X

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Tanger, Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im September 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	September
Liverpool	Fiume, Triest	„Kedar" (Cunard Line)	1—10
Rouen	Triest, Fiume	„Széchényi"	1—10
London	„ „	„Szt. László"	1—10
Liverpool	„ „	„Athenian"	5—15
Hull, Newcastle o T	„ „	„Bassano"	10—20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Kálmán Király"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Matlekovits"	15—25
Liverpool	Finme, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	15—25
Rouen	Triest, Fiume	„Deák"	20—30
Glasgow	„ „	„Petöfi"	20—30
Bordeaux	„ „	„Tihor"	20—30
Liverpool	„ „	„Leshian"	20—30
London	„ „	„Wm. Bailey"	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Zrinyi"	20—30
London	„ „	„Máthyás Király"	25/IX—5/X

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen nnd Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd hefahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate September fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Buda" am 7., „Adria" am 14., „Tisza" am 21. uud „B. Kemény" am 28.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza" am 2., „B. Kemény" am 9., „Szápáry" am 16., „Buda" am 23. und „Adria" am 30.

Für das Unterbleibeu einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Auflassung der Station Futtak.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass die Station Futtak (zwischen Gombos uud Ujvidék [Neusatz]) mit 15. September sowohl für den Personen- als den Güterverkehr für beständig aufgelassen wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXVI. Stückes.) Das am 26. August herausgegebene CLXXVI. Stück enthält unter

Nr. 2493: Kundmachung der kgl. Präfectur in Udine vom 5. August 1896, Z. 20.802, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Kärnten und aus den küstenländischen Bezirken Görz und Gradiska nach Italien.

Nr. 2494: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 25. August 1896, Z. 79.408, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 2495: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 25. August 1896, Z. 80.070, betreffend Beschränkuugen des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CLXXVII. Stückes.) Das am 27. August herausgegebene CLXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2496: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 27. August 1896, Z. 25.467, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Sopron (Oedenburg) in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 2497: Kuudmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. August 1896, Z. 14.670/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus der kgl. ungarischen Freistadt Sopron (Oedenburg).

Nr. 2498: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. August 1896, Z. 24.067, betreffend Viehverkehrs-Beschränkungen gegenüber Ungarn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Viehausladestelle in S. Sabba Triest und Instradirung der Viehtransporte nach S. Sabba.

Laut Kundmachung der k. k. küstenländischen Statthalterei vom 23. Juli 1896 sind vom 15. August 1896 angefangen Schlachtviehtransporte ohne Rücksicht auf die Provenienz nach S. Sabba behufs deren weiteren Abtriebes von dieser Ausladestelle in das städtische Schlachthaus zu dirigiren. Von dieser Bestimmung sind nur ausgenommen in seuchenfreien Zeiten und mit Bewilligung des Stadtmagistrates in Triest Stechviehtransporte überhaupt, sowie Schlacht- und Stechviehtransporte aus Italien.

Mit Bezug hierauf wird mit 15. August 1896 die in S. Sabba errichtete Viehausladestelle dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Von diesem Zeitpunkte an werden Viehtransporte von östlich und nördlich von Divacca gelegenen Stationen, welche für das städtische Schlachthaus bestimmt und nach S. Sabba adressirt sind, über die Route via Divacca—Herpelje geleitet.

Die Frachtberechnung für diese, via Divacca—Herpelje nach S. Sabba geleiteten Viehtransporte erfolgt zu den für Triest Südbahn entfallenden Gebühren, welchen für die Schleppbahn Triest St. Andrea-S. Sabba

a) bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen fl. 3 pro Wagenladung,
b) bei Aufgabe einzelner Stücke für Grosshornvieh 50 kr., für Klein- und Stechvieh 10 kr. per Stück mit dem Maximalbetrage von fl. 3 per Wagen

zugeschlagen werden.

Für das eventuelle Tränken von Grosshornvieh an der Ausladestelle in S. Sabba gelangt eine Tränkegebühr von 5 kr. per Stück und, wenn das Tränken durch Bedienstete der Eisenbahn erfolgt, die tarifmässige Tränkgebühr von 10 kr. per Stück zur Einhebung.

Für das Tränken sonstiger Thiere werden für jeden gewöhnlichen Wagen 25 kr. und bei Verwendung von Etagewagen für jede Etage 25 kr. an Tränkungsgebühr laut Tarif eingehoben.

Wien, im August 1896. [623]

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Verkehr mit sämmtlichen Dresdener Bahnhöfen.

Die im Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr vom 1. April 1896 enthaltenen Frachtsätze der Station Ullersdorf der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Verkehre mit sämmtlichen Dresdener Bahnhöfen gelten ab 1. September 1896 auch für den Verkehr zwischen der Station Settenz und den Dresdener Bahnhöfen.

Wien, am 26. August 1896. [624]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Wiener Stadtbahn ist die Ausführung der restlichen Unterbauarbeiten im Baulose 6a, km 7·718 bis km 7·819 der Gürtellinie, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweise ermittelten Kosten der Arbeiten betragen ö. W. fl. 64.570.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, das Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie, (XV. Bezirk, Neubaugürtel Nr. 34) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **21. September 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des ö. W. fl. 3200 betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im August 1896.

Die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Offert-Ausschreibung.

Auf der im Namen und auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn herzustellenden Gürtel- und Vorortelinie und einem Theile der Wienthallinie gelangt die Ausführung der Entwässerungsanlagen und der Gräben für die Wasserleitungen auf den Stationsplateaux, dann die Beschotterungs- und die Oberbauarbeit zur Vergebung.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien hiefür, die Pläne und Bedingnisse sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn in Wien, VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126, einzusehen.

Die bezüglichen Offerte sind versiegelt mit der Aufschrift „Offert in Betreff Entwässerungs-, Beschotterungs- und Oberbauarbeiten“ bis spätestens **22. September 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen.

Der Offerent hat bis zur schriftlichen Verständigung über die allfällige Annahme oder Nichtannahme seines Offertes im Worte zu bleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen übernommenen Arbeiten darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Offerenten nicht unterfertigt wurde, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im August 1896.

Die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1393	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisen- und Stahlblech, auch Weissblechabfälle der Pos. A—7a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Komotau k.k.St.B. loco und transit	Assling	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	108 kr.	99 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		
1394	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische, der Pos. K—32 und P—23 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gottschee, Kohlenverladestelle;	Rodokendorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	27 kr.	16 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		
1395	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—20/1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Rayca	Floridsdorf Grusshach-Schönau Laa Neusiedl-Dürnholz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 47 44 45 43		Im Kartirungswege		
1396	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—20/6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	nachbenannten Stationen		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Bezug durch eine Grube	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach			
	Dombrau	Hruschau	Karwin	Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn
	pro 100 Kilogramm in Kreuzern			
Ławoczne	71	66	70	66
Stryj	65	60	65	60
Skole	68	63	68	63

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1397	K. k. Oesterreichische Staatsbahnen	Bethelligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smiřitz, Troppau, Wessely a. d. Luschnitz und Wien	I.	Vom 1. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897	Tarif für den Galizisch-Wiener und den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	ad A) 0·15 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina und der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt von raffinirtem Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1897 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die hier verlangte Identität des Empfängers des Rohspiritus mit dem Absender von raffinirtem Spiritus erscheint bei den Sendungen nach Wien nach dann hergestellt, wenn die bezüglichen Frachtbriefe zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ausgefolgt wurden, von welcher der Weitertransport des raffinirten Spiritus erfolgt ist Die auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Transportstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Wien Nordbahnhof sich ergebenden Frachtsätze werden auch auf Sendungen nach Wien Staatsbahnhof in allen jenen Relationen angewendet, in denen im Tarife für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gleiche Frachtsätze für Wien Staatsbahnhof enthalten sind	
				A) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen. Nachweis der erfolgten Weiterbeförderung in gleicher oder höchstens um 10 Percent geringerer Menge nach dem Auslande oder nach Triest									
				B) Rücksichtlich der Strecken:						ad B) kr.				
				Olmütz	Jungbunzlau (Oe.N.W.B.)					40·4				
					Kolin (St.E.G.)					30·2				
					Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)					39·8				
					Pardubitz (St.E.G.)					23·9				
					Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und Bubna)					39·8				
					Smiřitz					27·4				
				Brünn	Raitz					6·5				
				Zellerndorf	Wessely a. d. Luschnitz					24·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1398	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	S p i r i t u s	Jungbunzlau (B.N.B.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	**II.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Nachweis des erfolgten Bezuges des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina	Vom 1. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897	Verschiedene Verbandtarife	V e r s c h i e d e n	36 Pfennige excl. Schleppbahngebühr Pfge. 83	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Versandt des raffinirten Spiritus, sowie der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe für den Bezug des Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina. Rücksichtlich der Sendungen nach den Elbeumschlagsplätzen ausserdem noch Vorlage der Original-Schiffsconnossements für den Transport per Elbe nach Hamburg. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1897 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr rückgestellt. Die hier verlangte Identität der den raffinirten Spiritus versendenden Firma mit jener, welche den Rohspiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina bezogen hat, erscheint bei den Sendungen ab Wien auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus nach Wien documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerielirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	
				Bielitz Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Lieben St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.V.B.) Prag (St.E.G., B.N.B., Oe.N.W.B. und St.B.) Raitz Smiřitz Troppau Wessely a. d. Luschnitz	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				138*) 51*) 36*) 59*) 36*) 89*) 57*) 127*) 59*)				
				Bielitz Troppau Raitz	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien					Pfge. exclus. Schleppbahngebühr kr. 48·5 42·7 42·0				
				Jungbunzlau (B.N.B.) Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Pardubitz St.E.G. und S.N.V.B.) Raitz Smiřitz	Prag St.B. für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen					Centimes 33 31 52 77 48				
				Jungbunzlau (B.N.B.) Kolin (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Pardubitz (St.E.G. und S.N.V.B.) Smiřitz	Prag St.B. für Sendungen nach Triest und Italien					kr. 16·4 15·4 25·4 23·5				

*) Für Sendungen nach Schönpriesen-Umschlag ermässigten sich die angeführten Frachtsätze je um 5 Pfennige pro 100 kg; für Sendungen nach Dresden-Elbkai sind diese Frachtsätze um 47 Pfennige pro 100 kg zu erhöhen

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen

Spiritus

Prag (St.B.) loco und transit, Smichow, Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B.E.B.	Prag (St.B.) loco und transit und Smichow	Prag (St.B.) loco und transit Prag (Smichow) B.E.B. und Smichow	Krakau loco und transit				
Peri transit	Pontebba transit	St. Margrethen transit	Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit	Dresden-Elbequai	Schönpriesen-Umschlag	Laube-, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz	Wien K.F.N.B. für Sendungen nach der Schweiz, Triest und Tirol

III.

Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit direct von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen

Vom 1. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897

Verschiedene Verbandstarife

Verschieden

221 Centimes	141 Centimes	80 kr.	79 kr.	199 Pfennige	147 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr	152 Pfennige exclusive Schleppbahngebühr	59·8 kr.

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, rücksichtlich der Sendungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen ausserdem noch der Original-Schiffsconnossements für den Export per Elbe nach Hamburg. Die längstens bis Ende October 1897 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegenden Frachtdocumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt

Die nebenstehenden, für die Strecken von Prag loco und transit nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit zugestandenen Frachtbegünstigungen finden bei den von Prag loco und transit nach schweizerischen Stationen zu den Frachtsätzen des directen Tarifes abgefertigten Sendungen in der Weise Anwendung, dass die aus den directen Frachtsätzen für die genannten Strecken entfallenden Frachtantheile in Francswährung gegen Zahlung der auf Grund des ermässigten Frachtsatzes per 79 kr., bezw. 80 kr. entfallenden Gebühr rückerstattet werden

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt und im Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1400	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	S p i r i t u s	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	**IV.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, mit direct nach Stationen der genannten Kronländer, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit direct nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von derselben mit direct nach Stationen der genannten Kronländer lautenden Frachtbriefen	Vom 1. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897	Diverse Verbandtarife, bezw. Localtarife	V e r s c h i e d e n	Specialtarif 1 des Localtarifes der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	1. Bei direct nach den Alpenländern beförderten Sendungen die auf den Namen der reclamirenden Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. 2. Bei in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen, insofern dieselben nicht in den Stationen Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Kolin, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smichitz, Troppau oder Wessely a/L. aufgegeben wurden, die auf die reclamirende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, insofern dieselben jedoch in einer von den angeführten Stationen zur Aufgabe gelangt sind, nebst den Original-Frachtbriefen auch die bezüglichen Frachtbrief-Duplicate für die Beförderung des Spiritus bis zur Reexpeditionsstation, sowie zum Nachweise der erfolgten Weiterbeförderung nach den Alpenländern die betreffenden, auf diesebe Partei als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1897 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die sub 2 verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Rohspiritus von Galizien und der Bukowina documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffinerie-Firma in Wien ansgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte	

rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Nordbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1401	**K. k. Oesterreichische Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	S p i r i t u s	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Anstrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Heft 1, Abschnitt A und B, und Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien, soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind		**V.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe mit directen, von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der definitiven Bestimmungsstation, bezw. bei reexpedirten Sendungen mit direct von der ursprünglichen Aufgabsstation nach der Reexpeditionsstation und bei der Weiterbeförderung von der letzteren mit direct nach der definitiven Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	Vom 1. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897	Diverse Verbandstarife, bezw. Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	V e r s c h i e d e n Von 1— 50 km . . . . . 0·12 kr. Von 151—300 km . . . . . 0·09 kr. } pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg „ 51—150 „ . . . . . 0·10 „ für jedes weitere Kilometer . . 0·08 „ } Für die Ermittlung der Gebühren nach diesen Frachtsätzen sind die im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, Punkt IV, angegebenen „Bestimmungen für die Frachtberechnung“ massgebend V e r s c h i e d e n I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e						

1. Im Allgemeinen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate.
2. Bei allen in einer Zwischenstation reexpedirten Sendungen, insofern dieselben nicht in den Stationen Bielitz, Jungbunzlau, Klagenfurt, Koln, Lieben, Pardubitz, Prag, Raitz, Smichitz, Troppau oder Wessely a. L. aufgegeben wurden, gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, insofern dieselben jedoch in einer von den angeführten Stationen zur Aufgabe gelangt sind, nebst den Original-Frachtbriefen auch die bezüglichen Frachtbrief-Duplicate für die Beförderung des Spiritus bis zur Reexpeditionsstation und der auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Weiterversandt von der Reexpeditionsstation. Sämmtliche Frachtdocumente dürfen keinerlei Rückvergütungsstempel tragen, sind längstens bis Ende October 1897 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien vorzulegen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt. Die bei den reexpedirten Sendungen verlangte Identität zwischen dem Empfänger des Rohspiritus und dem Absender des raffinirten Spiritus erscheint bei den in Wien reexpedirten Sendungen auch dann hergestellt, wenn die Frachtbriefe, welche den Bezug des Spiritus nach Wien documentiren, zwar an ein öffentliches Lagerhaus daselbst adressirt sind, jedoch die bahnämtliche Bestätigung, bezw. die Bestätigung der Lagerhausverwaltung enthalten, dass die betreffenden Sendungen an jene Raffineriefirma in Wien ausgefolgt worden sind, von welcher der Weiterversandt des raffinirten Spiritus erfolgte

Alle selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. österr. Staatsbahnlinien werden für die Frachtberechnung als eine zusammenhängende Strecke betrachtet. Der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Pontebba trans. entfallende ermässigte Frachtantheil wird unter Zuschlag von 45·6 kr. pro 100 kg auf die Strecke Wien—Peri trans. übertragen. Weiters wird der auf Grund der vorstehenden Frachtermässigung für die Strecke Wien—Bodenbach entfallende Frachtantheil von 51 kr., convertirt auf 84 Pfg., unter Zuschlag der Schlepphahngebühr auch auf Sendungen im Verkehre von Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien (St.E.G., Oe.N.W.B. und K.P.N.B.) nach Laube-Totschen-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz, ferner unter Kürzung von 5 Pfg. und Zuschlag der Schlepphahngebühr bei Transporten nach Schönpriesen-Umschlag, endlich unter Zurechnung von 47 Pfg. auf Sendungen nach Dresden-Elbkai angewendet. Bei den zum Exporte ins Ausland bestimmten Sendungen ist es gleichgiltig, ob die Weiterleitung von der österr. Grenzstation auf dem Land- oder Wasserweg erfolgt.

Besondere Bemerkungen ad I bis V.

1. Im Allgemeinen findet die Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung unter Zugrundelegung der vorstehenden Frachtbegünstigungen in dem Falle, wenn die Partei auf dem Frachtbriefe den einzuhaltenden Transportweg nicht vorschreibt, stets auf der für die Partei günstigsten Route, ohne Rücksichtnahme auf die beim Transporte factisch benützten Bahnstrecken, Anwendung. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht. Bei Vorschreibung eines Transportweges, welcher in der betreffenden Relation nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften zu keiner Zeit transportberechtigt ist, werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.
2. Eine Ausnahme findet bei den in Wien reexpedirten und den ab Prag loco und Lieben loco zum Versandt gelangenden Spiritussendungen insofern statt, als die im vorstehenden Punkte 1. angegebene Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen
   a) bei den in Wien reexpedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Italien, Triest, dem Küstenlande und den Alpenländern,
   b) bei den ab Prag loco und Lieben loco expedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (exclusive Bruck a. d. Mur), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nahresina—Görz und St. Peter—Mattuglie—Abbazia erfolgt, während im Verkehre nach allen übrigen (nicht sub a) und b)) genannten Ländern, bezw. Stationen, nach welchen die vorstehenden Frachtbegünstigungen gelten, dieselben stets nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden.

   Zur Erreichung der billigsten Fracht ist es daher in dem letztgenannten Falle erforderlich, für die betreffenden Sendungen in den bezüglichen Frachtbriefen an der hiefür vorgeschriebenen Stelle eine dementsprechende Kartirungsvorschrift (nicht etwa nur eine Transportweg-Vorschrift) anzugeben.

   Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.
3. Die laut vorstehender Publication für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Anstrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland, bezw. nach Laube—Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbquai bestehenden Tarifzugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Landeslagerhäusern in Lemberg oder Krakau, bezw. in den öffentlichen Lagerhäusern in Wien oder in dem Spiritusfreilager in Lemberg oder Bielitz-Biala der Reexpedition unterzogen werden, und zwar auf der Route, auf welcher die Reexpeditionsstation gelegen ist. Für die von Galizien und der Bukowina nach Wien aufgegebenen, daselbst in einem öffentlichen Lagerhause eingelagerten und sodann nach den Elbe-Umschlagsplätzen weiter beförderten Spiritussendungen können somit die in der vorstehenden Publication für die Transportstrecke von Krakau loco und transit nach den Elbe-Umschlagsplätzen enthaltenen ermässigten Frachtsätze nicht beansprucht werden.

   Zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist sind vorzulegen:
   a) die auf das betreffende öffentliche Landeslagerhaus in Lemberg oder Krakau, bezw. öffentliche Lagerhaus in Wien oder auf das Spiritusfreilager in Lemberg oder Bielitz-Biala als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandtstation in Galizien und der Bukowina nach Lemberg, bezw. Krakau oder Wien oder Bielitz-Biala;
   b) die auf dasselbe Lagerhaus, bezw. Spiritusfreilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Relationen,
   c) ausserdem im Verkehre nach den Elbe-Umschlagsplätzen die Original-Schiffsconnossements über den Transport der Sendungen per Elbe nach Hamburg.

   Sämmtliche Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, sind bis längstens Ende October 1897 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien einzureichen, und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

   Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1402	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Buchenscheitholz (Brennholz)	Prachatitz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Waldmünchen, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Bei Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens (mindestens aber für 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief)	Vom 1. September 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	0·85 Mark		Im Kartirungswege		
1403	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	der Stückgutclassen I und II	Asch, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Asch Stadt, Rosshach, Stationen der Localbahn Asch-Rossbach oder umgekehrt	Neusattl, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Bestimmungen des Gütertarifes, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Vom 1. September 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Heller (Kronenwährung) Stückgutclasse I: 82 / II: 76 88 / 82 114 / 108		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1404	1405	1406
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kartoffeln (Erdäpfel), unverpackt und verpackt	Güter des Specialtarifes 1	Holz des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, einbezogen in Pos. Nr. 15 des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verband-Ausnahmetarifes XXIV, ferner Iglau Stadt	Raigern (K.F.N.B.)	Hradisch transito (für Sendungen von Väg-Beszterce)
nach	P o l a	Prag (K.F.J.B.)	G ö d i n g
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der Bestimmungen des neben bezogenen Verbandtarifes, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbaue von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein
und giltig in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 1. September 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandtarif	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verbandfrachtsätze der Classe C	Besteht kein directer Frachtsatz	12·8 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze der Pos. Nr. 15 des Verband-Ausnahmetarifes XXIV (c) für Triest [ersichtlich auf Seite 15 und 16 des Verbandtarif-Nachtrages V] mehr einem Zuschlage von 12 kr. ö. W. pro 100 kg	86·2 kr.	8·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	V e r s c h i e d e n		4·3 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf das hauführende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1407	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenröhren	Schönbrunn	Wien Nordbahnhof und Wien Nordbahn Donauferbahnhof transit	**Nachweisung eines 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) übersteigenden Minimal-Verfrachtungsquantums**, wobei jedoch das Zugeständniss nur auf die 1000 metr. Tonnen überschreitenden Quantitäten Anwendung findet. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Sendungen müssen für die Wienthal-Wasserleitung bestimmt sein	Bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	59 kr.	54 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und auf die Bauleitung der Wienthal-Wasserleitung als Adressatin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	Für das Verfrachtungsquantum bis incl. 1000 Tonnen innerhalb der nebenstehenden Frist wird gegen den tarifmässigen Frachtsatz keinerlei Vergütung geleistet
1408	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Lobositz	Zdounek	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Localbahnen vom 1. Juni 1888 und Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893	Kreuzer 26·1	21·1	5	Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahnhof				77·2	51·5	25·7			
			Leer retourgehende Bierfässer	Zdounek	Lobositz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden, Auf- und Abladen, sowie Ab- und Anflegen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien			25·3	21·1	4·2			
				Wien Nordbahnhof					56·2	51·5	4·7			
												Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Anflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	

Druck von Otto Maass' Söhne' Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 99. Wien, 1. September 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. August 1896, Z. 8605/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit zwei Noten vom 8. August 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht,

1. die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Ungarische Südost-Localbahn, deren Theilstrecke Versecz—Gattaja am 3. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, und
2. die am 15. Juli d. J. eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Kaposvár-Fonyóder Localbahn

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von der kgl. ungarischen Staatsbahn-Verwaltung betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

s^2 die Ungarische Südost-Localbahn;
t^2 die Kaposvár-Fonyóder Localbahn.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linien auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon, gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 17. August d. J. Kenntniss gegeben.

Wien, am 26. August 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Beneschau nach Neweklau und von Selčan nach Březnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bezirksausschüssen in Beneschau und Neweklau, sowie den Vertretungen dieser beiden Stadtgemeinden die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Beneschau nach Neweklau und von Selčan nach Březnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. August 1896. Z. 71.885/L.-B.-A. ex 1895.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Aenderungen an Eisenbahnobjecten, welche lediglich in Folge von Regulirungsbauten behufs Zusammenfassung und concentrirter Abfuhr der Wässer eines Fluss- oder Bachgebietes erforderlich werden, fallen nicht der Eisenbahn-Unternehmung zur Last.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Zaya-Concurrenzausschusses für den Bezirk Zistersdorf gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 26. October 1894, Z. 53.841, betreffend den Umbau einer Eisenbahnbrücke, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Im Hinblicke auf das in der Sache ergangene hiergerichtliche Erkenntniss vom 20. September 1894, Z. 3460,*) war heute lediglich die Frage zu untersuchen, ob durch das Begehungsprotokoll vom 25. Mai 1838 gegenüber der Nordbahn-Gesellschaft ein Specialtitel begründet wurde, kraft dessen die genannte Gesellschaft verpflichtet worden ist, jede Aenderung an der Eisenbahnbrücke über den Zaya-Giessbach auch künftighin auf eigene Kosten herzustellen.

Die angefochtene Entscheidung verneint diese Frage, weil die Bestimmungen des Begehungsprotokolles nur eventuelle natürliche, bezw. durch den Bau und Bestand der Bahn herbeigeführte Aenderungen der Wasserabflussverhältnisse, nicht aber solche Veränderungen im Auge haben können, welche auf eine willkürliche, d. i. von dritter Seite geplante, wenn auch den dermaligen Bedürfnissen entsprechende Bachregulirung zurückzuführen sind.

Der Verwaltungs-Gerichtshof musste diese Entscheidung als zutreffend erkennen. Denn in dem citirten Begehungsprotokolle haben die Herrschaft und die Unterthanen in Betreff der im Protokolle angeführten, vom Staatsingenieur zur unschädlichen Abführung der Hochwässer für nöthig erkannten Oeffnungen allerdings die ausdrückliche Bedingung gesetzt, dass die Eisenbahn-Gesellschaft in der Zukunft verpflichtet bleibe, jede Abänderung und Vermehrung, welche sich in der Zukunft bei diesen Objecten zum unschädlichen Abflusse dieser Gewässer zeigen sollte, auf ihre eigenen Kosten herzustellen und zu erhalten, und es hat auch die Eisenbahn-Gesellschaft diese Bedingung angenommen.

Nach dem Wortlaute dieser Vereinbarungen kann aber allerdings die Verpflichtung der Bahngesellschaft nur auf solche Aenderungen oder Vermehrungen der erwähnten Objecte bezogen werden, welche dadurch als nothwendig erscheinen, dass die errichteteten Objecte für die unschädliche Abführung der Wässer nach ihren bestandenen natürlichen Abflussverhältnissen sich als ungenügend erweisen sollten.

Nun wurde durch das Commissionsprotokoll vom 16. März 1893 constatirt, dass die von dem Zaya-Concurrenzausschusse unternommene Regulirung des Zaya-Flussgebietes eine wesentliche Aenderung der bestandenen natürlichen Abflussverhältnisse in sich schliesst, indem die Abführung der Hochwässer in Hinkunft nicht mehr durch die im Jahre 1838 geschaffenen acht Objecte, sondern in der Weise erfolgen soll, dass die Hochwässer aus dem Zaya-Flussgebiete concentrirt durch den Durchlass der in Frage stehenden Eisenbahnbrücke abzuführen sein werden, und dass das Regulirungsproject insbesondere auch eine wesentliche Abänderung der dermaligen Abflussverhältnisse dadurch herbeigeführt hat, dass der bisher in den Zaya-Mühlbach eingeleitete und durch den Eisenbahn-Durchlass bei km 60·3/4 weitergeführte Eichhornbach nun ebenfalls in das Hauptbett einbezogen wurde.

Aus diesem Gutachten folgt nun klar, dass die Erweiterung der in Frage stehenden Eisenbahnbrücke keineswegs dadurch als nothwendig sich herausgestellt hat, weil die nach dem Begehungsprotokolle vom Jahre 1838 geschaffenen Objecte zur Abfuhr der Hochwässer sich als ungenügend erwiesen haben, sondern dass die geplante Aenderung der Eisenbahnbrücke darum erforderlich erschien, weil die Zusammenfassung und concentrirte Abfuhr der Wässer des Zaya-Flussgebietes Ziel und Zweck der Regulirung gewesen war.

Der Verwaltungs-Gerichtshof musste daher die angefochtene Entscheidung als in dem Wortlaute des Concurrenzprotokolles vom Jahre 1838 begründet anerkennen und darum die Beschwerde als unbegründet abweisen.

[Erkenntniss vom 28. Mai 1896, Nr. 2453; E.-M.-Z. 6275/I ex 1896.]

*) Cf. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 vom 3. November 1894, pag. 2089.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die im § 61 des Betriebsreglements vom 10. December 1892 festgesetzte einjährige Frist für die Geltendmachung von Rückersatzansprüchen wegen zu viel bezahlter Fracht ist nicht ein Präclusivtermin, sondern eine Verjährungsfrist. Auch solche Ansprüche, welche noch vor dem Inslebentreten des neuen Betriebsreglements entstanden sind, unterliegen dieser Verjährung, und beginnt in diesem Falle der Lauf derselben mit dem Zeitpunkte der Wirksamkeit des neuen Betriebsreglements. Eine aussergerichtliche Reclamation der Partei bewirkt keine Unterbrechung der Verjährung.

(Entscheidung der kgl. ungar. Curie vom 23. April 1896, Z. I. G. 7 ex 1896.)

Alois Drechsler hatte gegen die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen aus dem Titel der Rückvergütung zu viel bezahlter Fracht 411 fl. 72 kr. und 391 fl. 28 kr. Capital c. s. e. eingeklagt. Dieses Begehren wurde abgewiesen. Ueber die Superrevision des Klägers erkannte die kgl. ungar. Curie mit Urtheil vom 23. April 1896, Z. I. G. 7, zu Recht:

Der Kläger wird mit seinem Superrevisionsgesuche abgewiesen.

Beweggründe:

Der Kläger greift in seinem Revisionsgesuche das Urtheil des Appellationsgerichtes in dreierlei Richtungen an, und zwar in erster Reihe deshalb, weil nach seiner Beschwerde das Appellationsgericht dadurch, dass dasselbe hinsichtlich der im § 61 des am 1. Jänner 1893 ins Leben getretenen Betriebsreglements aus der unrichtigen Berechnung der Frachtgebühr herrührenden Ansprüche mit Rücksicht auf die von den früheren gesetzlichen Bestimmungen abweichend festgestellte kürzere Verjährungsdauer denjenigen Klageanspruch des Klägers für verjährt erklärt hat, welcher laut des Thatbestandes noch aus einer vor dem Inslebentreten dieses Betriebsreglements geleisteten Zahlung entstanden ist, und hiedurch eine während der Dauer der früheren

gesetzlichen Verfügungen entstandene materielle Rechtsnorm verletzt hat, indem es die Anwendung desjenigen Rechtsprincipes ausser Acht liess, dass dem späteren Gesetze dem früheren gegenüber eine rückwirkende Kraft nicht eingeräumt werden kann. Diese Beschwerde hat aber keinen gesetzlichen Grund. Von der rückwirkenden Kraft des Gesetzes kann überhaupt nur dann die Rede sein, wenn ein Gesetz solche Rechte berührt, welche während der Dauer des früheren Gesetzes bereits erworben wurden und bestanden haben. Die Verjährung kann aber gerade so wie die Ersitzung nur dazu als Grund dienen, dass nach Verlauf einer gewissen Zeitdauer Rechte erworben oder dieselben aufgehoben werden, doch kann aus dem Gesichtspunkte der Rechtsinstitution der Verjährung vor dem Verlaufe der Verjährungsdauer der Fall einer Rechtserwerbung nicht eintreten, wie denn auch ein Recht zur Verjährung nicht bestehen kann. Da demnach das die Verjährungsdauer von dem früheren Gesetze abweichend regelnde neuere Gesetz bereits erworbene Rechte nicht berühren kann, so kann auch hiebei von der Anwendung desjenigen Rechtsprincipes, dass das Gesetz eine rückwirkende Kraft nicht besitze, gar nicht die Rede sein. Eine zu entscheidende Rechtsfrage kann blos das bilden, welche Kraft das neue Gesetz, resp. die auf die Verjährung bezughabende abweichende Bestimmung desselben auf die Klagbarkeit der noch während der Dauer des früheren Rechtes entstandenen, aber erst nach dem Inslebentreten des neuen Gesetzes geltend gemachten Ansprüche hat. In dieser Hinsicht aber kann, insofern das neue Gesetz eine kürzere Verjährungsfrist als das frühere Gesetz feststellt, die richtige Auffassung nur die sein, dass die kürzere Verjährungsfrist des neuen Gesetzes während der Dauer des späteren Gesetzes für abgeschlossen nicht angesehen werden kann, sondern dass dieselbe erst von dem Tage des Inslebentretens des neuen Gesetzes beginnt und von da an gerechnet weiterläuft.

Diese Rechtsanschauung findet auch in der auf die Uebergangsverfügungen bezughabenden Bestimmung des Handelsgesetzes Ausdruck, weil aus der im § 564 des Handelsgesetzes enthaltenen Verfügung, dass die auf die Verjährung bezughabenden Bestimmungen desselben in dem Falle keine Anwendung finden, wenn zur Beendigung der bereits begonnenen Verjährung das frühere Gesetz eine kürzere Verjährungsfrist feststellt und somit a contrario folgt, dass die auf die Verjährung bezughabenden Verfügungen des Handelsgesetzes dann Anwendung finden, wenn nach dem früheren Gesetze die Verjährungsfrist eine längere gewesen ist. Auch das Appellationsgericht ist von dieser richtigen juridischen Auffassung ausgegangen, als es mit Rücksicht auf das durch die auf Grund der im G.-A. 25 vom Jahre 1892 erhaltenen Bevollmächtigung erlassene Eisenbahn-Betriebsreglement festgestellte, von dem Inslebentreten desselben gerechnete kürzere Verjährungsfrist das Klagerecht des Klägers für verjährt erklärt hat, und hat es demgemäss in dieser Richtung keine materielle Rechtsnorm verletzt. In zweiter Reihe führt der Kläger in der Beschwerde an, dass, nachdem im Sinne der Verfügung des Punktes 4 des § 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements die Eisenbahn über die bei der Feststellung der Frachtgebühr vorgekommenen Rechnungsfehler den Berechtigten zu verständigen hat, auf die hieraus entstehenden Ansprüche auch die einjährige Verjährungsfrist nur unter der Bedingung der Verständigung angewendet werden könne; das Appellationsgericht diese Verfügung unrichtig angewendet habe, weil die Verständigung gerade in Folge der Versäumniss der Eisenbahn-Gesellschaft nicht geschehen ist. Aber auch dieser Beschwerdepunkt ist unstichhältig, weil in diesem Paragraphe des Betriebsreglements die aus der unrichtigen Berechnung der Frachtgebühr entstehenden Ansprüche von der diesbezüglichen Verständigung nicht abhängig gemacht sind und demnach die Verständigung die Bedingung der Geltendmachung des Rechtes nicht bilden kann. Aber andererseits hat auch laut der Textirung des Punktes 4 des § 61 des Betriebsreglements der Umstand seinen klaren Ausdruck darin gefunden, dass derartige Ansprüche nach einem Jahre, von dem Tage der Zahlungsleistung an gerechnet, nicht mehr geltend gemacht werden können. In dieser Beziehung hat der Kläger in seinem bei der Superrevisionsverhandlung gemachten mündlichen Vortrage für seinen eigenen Vertheidigungsstandpunkt das Argument vorgebracht, dass, da der bezogene Paragraph rücksichtlich des Verbotes der Geltendmachung der Ansprüche nach einem Jahre eine Verfügung enthält, diese Verfügung eigentlich nicht die Verjährung regelt, sondern blos einen Präclusivtermin zur Geltendmachung derselben anberaumt. Auch dieses juridische Argument kann nicht für richtig anerkannt werden, weil gerade aus dieser Erklärung, dass die Ansprüche nach einem Jahre nicht geltend gemacht werden können, folgt, dass dieselben, wenn sie nicht unter einem Jahre geltend gemacht werden, auch verjähren. Aber auch andererseits, insofern die einjährige Frist den Präclusivtermin zur Geltendmachung der Ansprüche bilden würde, kann auch in diesem Falle, weil sich dies auch auf das Klagerecht bezieht, zur Unterstützung des Vertheidigungsstandpunktes des Klägers nicht dienen. Endlich ist auch die durch den Kläger in dritter Reihe vorgebrachte Beschwerde, dass das Appellationsgericht als die zur Unterbrechung der Verjährung allein geeignete Rechtshandlung die Einleitung der Klage angesehen hat; da doch laut Punkt 3 des § 73 des Betriebsreglements die Ansprüche auch im Wege der Reclamation aussergerichtlich geltend gemacht werden können, der Kläger aber laut des Thatbestandes des Appellationsgerichtes seine Reclamation innerhalb der einjährigen Verjährungsfrist vorgebracht und hiedurch also die Verjährung unterbrochen hat. Diese Beschwerde ist deshalb grundlos, weil nach der gerichtlichen Praxis die Verjährung blos die Anhängigmachung der Klage oder die erfolgte Anerkennung des Anspruches durch den Verpflichteten unterbricht und die zwischen den Parteien zur Ordnung ihrer Ansprüche gepflogenen Verhandlungen die Verjährung noch nicht unterbrechen. Für das Gegentheil kann auch aus der Verfügung des Punktes 3 des § 73 des Betriebsreglements keine Folgerung gezogen werden, weil daraus, dass laut dieses Paragraphpunktes die Ansprüche im Wege der Reclamation geordnet werden können, gerade das folgt, dass die Reclamation bei der Geltendmachung der Ansprüche vor dem Gerichte zur Unterbrechung der Verjährung nicht genügend ist. Da nun das Superrevisionsgesuch des Klägers in jeder Richtung für grundlos befunden worden ist, musste er in die mit demselben der Geklagten verursachten Kosten des Revisionsverfahrens im Sinne des § 204 und respective 168 des summarischen Verfahrens verurtheilt werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Variante km 0·7 bis 1·9: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Variantenprojectes Strecke km 0·7—1·9 der Localbahn Neuhaus-Neubistritz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 6021.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Schleppbahn von km 2·223 der Donauufer-Verbindungsbahn zur Mörtelfabrik des Vincenz Hortig.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes, betreffend die Herstellung einer normalspurigen Schleppbahn mit Locomotivbetrieb von km 2·223 der Donauufer-Verbindungsbahn zur Mörtelfabrik des Vincenz Hortig am Handelsquai in Wien, für den 5. September anberaumt. [E.-M.-Z. 2353/IV.]

— (Linie Wien—Krakau: Umbau des Wächterhauses Nr. 249.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat für die Errichtung eines neuen Wächterhauses mit Vorbau an Stelle des Wächterhauses in km 247·6/7 der Linie Wien—Krakau den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 1908/IV.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Umbau des Wächterhauses Nr. 45.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat mit Note vom 25. Juli 1896, Z. 28.061, den Bauconsens für das Project, betreffend die Errichtung eines neuen statt des zu entfernenden alten Wächterhauses Nr. 45 sammt hölzernem Schuppen in km 130·4/5 der Strecke Rohrbach—Raigern, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 1385/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Errichtung von Signalhütten bei einigen Wächterhäusern.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat mit Note vom 10. August, Z. 69.134, den Bauconsens für das Project, betreffend die Errichtung von Signalhütten bei den Wächterhäusern Nr. 1, 3 bis 22 und 24 der Linie Wien—Bruck a. d. L., im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1671/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Elektrische Bahn Mödling—Hinterbrühl: Herstellung einer Wasserleitung in der Gemeinde Hinterbrühl und im Orte Vorderbrühl: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Baden hat die politische Begehung des Projectes, betreffend die von Franz Hajek, Hotelbesitzer in Hinterbrühl, im Vereine mit der Gemeinde Hinterbrühl beabsichtigte Herstellung einer Wasserleitung am Wassergesprenz, Gemeinde Kaltenleutgeben, zur Versorgung der Gemeinde Hinterbrühl und des Ortes Vorderbrühl der Stadtgemeinde Mödling mit Wasser, wobei die Belastung der Parzellen Nr. 84/5 und 84/3 der elektrischen Bahn Mödling — Hinterbrühl begehrt wird, auf den 14. September in Vorderbrühl anberaumt. [E.-M.-Z. 2017/IV.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Eisenconstruction.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Eisenconstructionspläne für die Brücken in km 47·0465 und 47·1185 der Localbahn Rakonitz-Petschau wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 6221.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szegzárd-Báttaszék. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 97 und dessen darauf folgende Nummern verlautbart die zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministers vom 9. Juli 1896, Z. 44.868, erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Baues und Betriebes der Localbahn von Szegzárd nach Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 3). Concessionär dieser von der Station Szegzárd der derzeit als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sárbogárd-Szegzárd der Hauptlinie Budapest—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese in südlicher Richtung parallel zur Donau in der Station Báttaszék mit deren derzeit gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Dombovár—Báttaszék und nach erfolgter Ueberbrückung der Donau bei Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) durch Vermittlung der projectirten Linie Báttaszék—Baja—(Szabadka [Maria-Theresiopel], (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit deren donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Ujvidék (Neusatz)—Zimony—Belgrad verbindenden Linie ist die Szegzárder Bauunternehmungsfirma Ludwig Leopold. Die Kosten dieser 18·85 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit 653.700 fl., d. i. mit 35.051 fl. per laufendes Kilometer bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 46.250 fl. zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden sein wird.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind zu erbauen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Szegzárd der Linie Sárbogárd—Szegzárd;
2. Ócsény, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr und Verladungsstation für Frachten in Wagenladungen;
3. Décs, Station für den Gesammtverkehr;
4. Pilis-Berek, Haltestelle (wie 2);
5. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Endstation Báttaszék der Linie Dombovár—Báttaszék.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 25.480, der Budapester Bauunternehmungsfirma Lindheim & Comp. für eine von der Station Sopron (Oedenburg) der Südbahnlinie Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs, bezw. von der nächst dieser gelegenen Cavalleriekaserne ausgehende, mit Berührung des Südbahnhofes sich im Innern der kgl. Freistadt Sopron mit Benützung entsprechender Strassenzüge verzweigende und erstgenannte Station mit der Station Sopron der Linie Györ—Sopron—Ebenfurth verbindende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 44.219, dem Ingenieur Waldemar Tuszkau, Gutsbesitzer in Rába-Kovácsi, und dem Veszprémer Advocaten Dr. Eugen Köves für eine von der Endstation Rum der als Sackbahn endigenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)—Rum der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen ausgehende und diese
   a) über Rába-Kovacsi, Ikervár und die Gemarkung der Gemeinde Ujvári in der Station Sárvár mit der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
   b) diese von Sárvár aus über Rába-Sömjén, Alsó-Paty, Felsö-Paty, Rába-Kövesd, Jakfa, Tresténfya, Urai-Ujfalu, Szent-Iványa, Iván-Egerszeg, Nagy-Gerezd, Német-Ladány, Ság, Simaháza, Makkos-Hettye, Alsó-Szopor, Uj-Kér und die Gemarkung der Gemeinde Némes-Kér in der Station Lövö (Német-Lövö) mit der Südbahnlinie Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 8. August, Z. 15.670, den Reichstags-Abgeordneten Franz Bessenyey, Emerich Veszter und Franz Sima für eine von der Station Nagy-Szent-Miklós der Localbahnen Valkány-Varjas und Temesvár—Nagy-Szent-Miklós des Staatsbetriebes ausgehende und diese
   a) über Német-Csanád und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Csanád in der Station Apátfalva mit der Linie Szeged—Arad der im Eigenbetriebe stehenden Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen;
   b) von Apátfalva aus diese über die Gemarkung der Gemeinden Makó und Földeák in der Station Hódmezö-Vásárhely mit der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány und der Linie Szentes Hódmezö-Vásárhely des Staatsbetriebes

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Bau der Staatsbrücke nächst dem Vámháztér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Schlussarbeiten.) Die Arbeiten bei der Zollamtsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26) schreiten ihrer Beendigung entgegen. Die über die Brücke führenden Eisenbahnschienen sind bereits gelegt; jetzt werden die Asphaltarbeiten gemacht. Auch die Brückenköpfe auf beiden Donauufern dürften in einigen Tagen vollendet sein, so dass im Monate September bereits die Auffahrten hergestellt werden können.

Localbahn Komárom—Duna-Szerdahely. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der concessionirten Localbahn Komárom (Komorn)—Duna-Szerdahely (Csalloköz- [Schüttiusel-] Bahn, vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 87) angeordnet. Die projectirte Linie wird an die bereits im Betriebe stehende, derzeit als Sackbahn endigende Localbahn Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) anschliessen und, mit dem linken Donauufer parallel laufend, von Pozsony aus die kürzeste Verbindung mit Komárom herstellen und nach Fertigstellung des Verbindungsgeleises über die dortige Staatsbrücke in der Station Uj-Szöny Anschluss sowohl an die donaurechtsuferseitige Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L., als auch an die projectirte Localbahn Ersékujvár (Neuhäusel)—Uj-Szöny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1892, Vorconcession Post 2) erhalten.

Flügelbahn Börgönd - Sárkeresztur - Sárbogárd der Fehér (Weissenburg) und Tolnaer Comitats-Localbahnen. (Constituirende Generalversammlung.) Am 21. August fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten der Fehér und Tolnaer Localbahnen, Edmund Szeniczey, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Börgönd - Sárkeresztur - Sárbogárd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87) statt, welche, von der im Bau begriffenen Linie Szekesfehérvár—Börgönd—Adony-Szabolcs—Paks der Fehér und Tolnaer Comitats-Localbahnen (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1895) ausgehend, ein integrirendes Glied des genannten Bahnnetzes ist. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Concessionswerbers über die im Interesse der Realisirung des Projectes bisher getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das finanziell bereits sichergestellte effective Baucapital für die 31 km lange Linie Börgönd—Sárkeresztur—Sárbogárd, welche das gesellschaftliche Betriebsnetz von Székesfehérvár aus durch Vermittlung der Theilstrecke Székesfehérvár—Börgönd mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Sárbogárd—Szegzárd verbinden wird, 1,300.000 fl. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und der getroffenen Massnahmen folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Südbahn-Gesellschaft. (Vermehrung des Wagenparkes.) Der Wagenpark der ungarischen Linien der Südbahn-Gesellschaft erhält einen Zuwachs von 20 Lastwaggons mit Bremse und 10 Lastwaggons ohne Bremse.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung von Fahrpreis-Begünstigungen für Municipal-Beamte.) Ueber Antrag des kgl. ungarischen Handelsministers hat, wie aus Budapest berichtet wird, der Ministerrath den Beschluss gefasst, dass „auf systemisirten Stellen befindlichen, vereidigten Beamten von Comitats- und Stadtmunicipien die gleichen Eisenbahnfahrt-Begünstigungen einzuräumen seien, deren die Staatsbeamten theilhaft gemacht worden sind“ (50 pCt. des normalen Fahrpreises).

Ausland.

Preussen. (Eröffnung des Danziger Hauptbahnhofes.) Am 1. October wird in Danzig an der Stelle des derzeitigen Bahnhofes „Danzig hohe Thor“ die Neuanlage „Danzig Hauptbahnhof“ für den Personen-, Gepäcks- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung nachstehender Güter eröffnet:

1. Eilgut aller Art, jedoch mit Ausnahme von Fischen in Wagenladungen;
2. Frachtstückgüter (auch Milch), soweit eilgutmässige Beförderung erfolgt;
3. Leichen und Fahrzeuge, die mit Personenzügen befördert werden und
4. Vieh in Einzelsendungen.

Vom gleichen Tage ab kommt die Bezeichnung Bahnhof Danzig hohe Thor in Wegfall, und wird der Bahnhof Danzig lege Thor für die Abfertigung des Personen-, Gepäcks- und Privatdepeschenverkehres, sowie der vorstehend unter 1 bis 4 bezeichneten Güter geschlossen. Im Uebrigen bleibt der Bahnhof lege Thor als Güterbahnhof bestehen, und findet dort auch die Abfertigung der von Danzig Hauptbahnhof ausgeschlossenen Sendungen von Fischen und Vieh in Wagenladungen statt. Die neuen Fahrpreise und Frachtsätze für Danzig Hauptbahnhof erfahren gegenüber den bisherigen theilweise geringe Ermässigungen, theilweise aber auch geringe Erhöhungen. Bis zur Einführung der neuen erhöhten Fahrpreise und Frachtsätze ertheilt bezüglich Anfragen das Verkehrsbureau in Danzig Auskunft.

Schiffahrt.

Böhmen. (Braunkohlenverkehr auf der Elbe 1895.) Nach der Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres im Jahre 1895, welche von der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft herausgegeben wurde, betrug die Gesammtmenge der im Berichtsjahre auf der Elbe nach Deutschland verschifften böhmischen Braunkohlen 1,786.979 (—382.106) t, wovon 1,358.560 (— 228.170) t nach deutschen Elbeplätzen, 19.500 (— 5088) t nach den Saalestationen, 396.052 (— 144.817) t nach der Havel, Spree und den sonstigen märkischen Wasserstrassen, 12.867 (— 4031) t nach der Oder gingen. Die Zufuhr in den einzelnen Schiffsstationen gestaltete sich folgendermassen:

a) Elbestrom: Magdeburg 369.731 (— 64.706) t, Dresden 197.462 (— 21.754) t, Tangermünde 94.053 (— 9045) t, Meissen 51.659 (— 1526) t, Wittenberg 51.164 (— 2359) t, Schönebeck 49.382 (— 21.609) t, Dömitz 41.421 (— 17.626) t, Wittenberge 37.000 (— 24.472) t, Dessau 33.045 (— 16.267) t, Hamburg 31.543 (— 21.701) t, Riesa 19.547 (+ 3558) t, Torgau 19.194 (— 4148) t, Heidenau 18.075 (+ 3389) t, Westerhusen 16.943 (— 3315) t, Strehla 16.850 (— 4932) t, Aken 16.110 (— 4916) t, Rosslau 16.063 (+ 2150) t, Tännicht 12.794 (— 4798) t, Mühlberg 11.236 (+ 3627) t, Altona 9282 (— 5562) t, Barby 9234 (— 1489) t, Cölln b. M. 9121 (— 1427) t, Parey 8497 (— 3590) t, Elster 7724 (+ 1106) t, Koswig 6832 (— 4011) t, Loschwitz 6473 (+ 1715) t, Hirschmühle 6283 (+ 422) t, Dommitzsch 6124 (+ 1127) t, Pretzsch 6091 (— 1341) t, Blasewitz 6067 (— 341) t, Wachwitz 5576 (+ 672) t, Stehla 5525 (+ 927) t, Dornburg 5510 t, Merschwitz 5383 (+ 416) t, Zehren 4749 (+ 1328) t, Wörlitz 4867 (+ 791) t, Nünchritz 4687 (— 970) t, Königstein 4576 (+ 169) t, Pieschen 4390 (+ 112) t, Boitzenburg 4370 (— 1511) t, Copitz 4233 (— 865) t, Pillnitz 4195 (+ 223) t, Pirna 3970 t, Arneburg 3836 t, Derben 3606 t, Neutz 3388 t, Nieder-Muschitz 3377 t, Harburg 3288 t, Sandau 3233 t, Wallwitzhafen 3057 t;

b) Saale: Nienburg 6273 (— 1412) t, Bernburg 5069 (— 975) t, Calbe 3572 (— 328) t;

c) Havel, Spree und sonstige märkische Wasserstrassen: Potsdam 47.740 (— 14.042) t, Brandenburg 38.380 (— 2430) t, Rathenow 18.573 (— 12.623) t, Burg 18.508 (—7552) t, Herzfelde 18.455 (+ 2247) t, Berlin 17.505 (— 18.347) t, Havelberg 15.694 (— 4260) t, Ketzin 14.829 (— 7064) t, Genthin 10.657 (— 1124) t, Glindow 9553 (— 2411) t, Zehdenick 6972 (— 2974) t, Werder 6677 (— 2628) t, Neu-Ruppin 5000 t, Spandau 4930 (— 8348) t, Semmerin 4852 (+ 1483) t, Rubbeck 4338 t, Lechnin 4067 (— 521) t, Parwesin 3978 t, Pretzen 3649 (— 707) t, Bergzow 3570 (+ 1185) t, Lützen 3498 (+ 349) t, Hegermühle 3441 (— 185) t, Rummelsburg 3427 (— 831) t, Pritzerbe 3405 (— 1522) t, Plaue 3201 (— 1712) t;

d) Oder: Stettin 7631 (— 4638) t.

Umgeschlagen wurden vom Schiff zur Bahn in deutschen Schiffsstationen im Ganzen 198.184 (— 14.723) t, und zwar in Magdeburg (97.501 (— 23.255) t, Dömitz 31.830 t, Wittenberge 26.125 (— 6941) t, Boitzenburg 11.175 (+ 8), Schönebeck 10.092 (— 3203) t, Wittenberg 5485 (— 434) t, Hamburg-Altona 5225 (— 5082) t, Havelberg 4906 (— 3099) t.

Zur Elbe nach Aussig wurden im Jahre 1895 1,552.351 (— 355.642) t geführt, darunter von den k. k. Staatsbahnen 176.324 t, von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 1,376.027 t. Von letzterer Menge entfallen auf den Monat Jänner 132 t, auf den Februar 300 t, auf den März 6924 t, auf den April 167.556 t, auf den Mai 241.416 t, auf den Juni 221.527 t, auf den Juli 135.060 t, auf den August 177.780 t, auf den September 90.972 t, auf den October 124.840 t, auf den November 140.010 t und auf den December 69.120 t.

An Kohlenschiffen sind von Aussig abgegangen 5390 (— 713) mit einem Ladungsgewichte von 1,549.985 (— 419.925) t, darunter im April 506 Schiffe mit 168.445 t, im Mai 713 Schiffe mit 273.015 t, im Juni 697 Schiffe mit 262.009 t, im Juli 638 Schiffe mit 152.808 t, im August 728 Schiffe mit 209.619 t, im September 596 Schiffe mit 102.341 t, im October 680 Schiffe mit 137.323 t, im November 600 Schiffe mit 160.570 t, im December 232 Schiffe mit 83.855 t. Vom Jänner bis zum April ruhte der Verkehr zufolge des ungewöhnlich lange andauernden Winters gänzlich, während im Vorjahre die Schiffahr

bereits im Februar aufgenommen und in diesem Monate in 161 Schiffen 54.455 t, im März aber in 999 Schiffen 339.034 t abgefahren wurden. Die lange Dauer der Schiffahrtsperre, sowie die namentlich im Sommer sich zuspitzenden Differenzen zwischen Schiffern und Kohlenhändlern sind auch die Ursache des Rückganges in der Kohlenverschiffung gegenüber dem Vorjahre.

In Rosawitz wurden der Elbe 260.092 t Kohle zugeführt, darunter im Februar 11 t, im März 52 t, im April 31.845 t, im Mai 50.006 t, im Juni 46.885 t, im Juli 35.211 t, im August 32.346 t, im September 12.095 t, im October 22.138 t, im November 19.209 t, im December 10.204 t. Abgefahren wurden zu Wasser in 936 Schiffen 254.920 (+ 10.023) t, und zwar im April in 88 Schiffen 28.246 t, im Mai in 147 Schiffen 47.036 t, im Juni in 146 Schiffen 47.036 t, im Juli in 114 Schiffen 24.805 t, im August in 142 Schiffen 35.254 t, im September in 76 Schiffen 13.131 t, im October in 105 Schiffen 21.021 t, im November in 79 Schiffen 18.282 t, im December in 39 Schiffen 20.109 t.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. August bis 3. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

28. August, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän R. Babarovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Niobe", Capitän G. Damianovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

1. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Lncovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Dannbio", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassioue und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

28. August, Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Mitis,
31. „ Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer,
1. Septbr., Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Mitis,
} nm Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 30. August, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.
Sonntag den 30. August, Dampfer „Massimiliano" von Venedig nach Triest und retour. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früh, von Triest um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

30. August, nm 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Niobe", Capitän G. Damianovicb, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

30. „ um 7 Uhr Früh (Thessalischc Linie über Fiume), Dampfer „Ettore", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz nnd Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

2. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

3. Septbr., um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum), Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsnn, Kerasund, Rizeh, Trapezunt nnd Batnm. Für Passagiere nnd Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschlnss in Bombay nach China und Japan bis Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. Septbr., nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän G. de Grisogono, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Septbr., Dampfer „Orion", Capitän E. Klun, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambnco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXVIII. Stückes.) Das am 28. August herausgegebene CLXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 2499: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung von Oberfranken, Kammer des Innern, vom 6. Juli 1896, Zahl 10.924, betreffend Aenderung der Controltage für die Vieheinfuhr rücksichtlich der Eintrittsstationen Asch und Neuhausen.

Nr. 2500: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 25. August 1896, Z. 14.891, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gebiete der kgl. ungarischen Freistadt Sopron (Oedenburg).

— (Inhalt des CLXXIX. Stückes.) Das am 29. August herausgegebene CLXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2501: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 26. August 1896, Z. 25.856, betreffend Erleichterungen im Viehverkehre in Steiermark.

Nr. 2502: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 24. August 1896, Z. 13.039, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2503: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 24. August 1896, Z. 13.113, betreffend Regelung der Vieheinfuhr aus Ungarn nach Krain.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien den k. k. Bezirkshauptmann in Teplitz, Conrad Prinzen Hohenlohe-Schillingsfürst, mit den Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der am 9. März constituirten Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft betraut.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien an Stelle des zur Dienstleistung in das k. k. Ministerium des Innern einberufenen bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft, k. k. Bezirkshauptmannes Max Schön, den bei der Statthalterei in Brünn in Verwendung stehenden k. k. Bezirkshauptmann Dr. Aurel Ritter v. Onciul mit der in Rede stehenden Function betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Ravelsbach".

Am 1. September wird die auf der Linie Wien—Eger zwischen den Stationen Ziersdorf und Limberg-Maissau in Kilometer 64·340 gelegene Haltestelle „Ravelsbach" für den Personenverkehr eröffnet.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, im August 1896. [625]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn.

Berichtigung von Fahrpreisen.

Die in dem Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und den ungarischen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn andererseits via Körösmezö, Lawoczne, Mezölaborcz, Orló, Zwardon und Fehring vom 1. April 1896 für die Relation Gleisdorf—Rátót und umgekehrt sub Post-Nr. 445 und 780 (Seite 43, bezw. 64) angegebenen Schnellzugs-Fahrpreise beruhen auf einer irrthümlichen Ermittlung und sind daher mit Giltigkeit vom 15. September 1896 wie folgt zu berichtigen:

Post-Nr.	Von	Nach	Uebergangsstation	Betheiligte Bahnen	Schnellzug I. Classe Gulden	Schnellzug II. Classe Gulden
445	Gleisdorf	Rátót	Fehring	k. k. Oe. St. B.	2.11	1.31
				M. A. V.	2.93	1.97
				Stempel	0.11	0.07
				Fahrpreis	5.15	3.35
780	Rátót	Gleisdorf	Fehring	Fahrpreis	5.15	3.35

Wien, am 25. August 1896. [626]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Theil II, Heft 1 und 2.

Einbeziehung der Localbahnstation Pfronten.

A. Mit Giltigkeit vom 15. August 1896 wurde die bayerische Localbahnstation Pfronten in den Gütertarif Bayern-Schweizerische Nordostbahn, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1891 einbezogen. Die directen Taxen für Pfronten ergeben sich durch Anstoss der nachstehenden Taxbeträge an die auf Seite 33 des genannten Tarifes enthaltenen Frachtsätze für Kempten:

Eilgut	Frachtstückgut		Allgemeine Classen		Specialtarife						Ausnahmetarif Nr. 6 für bestimmte Stückgüter
					I		II		III		
	I	II	A	B	a	b	a	b	a	b	
Centimes pro 100 Kilogramm											
99	55	55	34	31	27	23	27	20	20	16	45

B. Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 wurde die bayerische Localbahnstation Pfronten in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Holz) des Gütertarifes Bayern-Vereinigte Schweizerbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1895 einbezogen.

Dementsprechend ist auf Seite 81 des genannten Tarifes die Station Pfronten mit den nachstehenden Anstosstaxen nachzutragen:

a und b	c
Centimes für 100 Kilogramm	
44	39

Wien, am 27. August 1896. [627]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung des Nachtrages IV zur Abtheilung A und eines neuen Verbandsgütertarifes, Theil I, Abtheilung B.

Am 1. September 1896 gelangt der Nachtrag IV zur Abtheilung A des Verbandsgütertarifes, Theil I, und ein neuer Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B, zur Einführung.

Ersterer enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement; letzterer enthält allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif.

Durch den letztgenannten Tarif treten der bisherige Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1896 und die Nachträge I und II ausser Wirksamkeit.

Wien, am 28. August 1896. [628]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 3.

Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7.

Am 1. October 1896 treten an Stelle der auf Seite 3 des Nachtrages I enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 für Möbel aus gebogenem Holze bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief andere, zum Theil erhöhte Frachtsätze in Kraft, welche durch die betheiligten niederländischen und ungarischen Stationen zu erfahren sind.

Wien, am 30. August 1896. [629]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages IV zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und des Nachtrages IV zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 15. September 1896 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Kilometerzeiger für die Haltestellen Balaton-Földvár und Katzelsdorf, sowie für die Stationen Fonyód-fürdötelep und Werndorf, und
II. Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeigers und der Nachträge I und II hiezu.

Mit dem gleichen Tage gelangt weiters der Nachtrag IV zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

I. Stationstarife für die neu eröffneten Stationen Fonyód-fürdötelep und Werndorf und für die Station Fritzens-Wattens (für Frachtgütertransporte).
II. Aenderungen und Ergänzungen zu den am 1. Jänner 1893 hinausgegebenen Stationstarifen, und
III. Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind vom 15. September an bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest, bei der commerciellen Direction in Wien, sowie durch die Stationen um den Preis von 20 Hellern pro Exemplar des Nachtrages IV zum Kilometerzeiger, bezw. von 30 Hellern pro Exemplar des Nachtrages IV zu den Stationstarifen zu beziehen.

Wien, am 30. August 1896. [630]

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II.

Mit 1. November 1896 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Mai 1896 giltigen Tarife, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

A. Verzeichniss derjenigen Artikel, für welche im Güterverkehre zwischen Südbahnstationen und Böhmen Ausnahmetarife bestehen.
B. Ausnahmetarife, und zwar:

Ausnahmetarif

Nr. I für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker),
II für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.
III für chromsaures Kali und chromsaures Natron.
IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.
V für Alkohol (Spiritus und Weingeist).
VI für Borke und Lohe.
VII für Düngemittel und Rohmaterialien.
VIII für Emballagen, gebrauchte.
IX für Farbhölzer, Farbwurzeln, Quebrachoholz (Quebrachololohe).
X für Glaswaaren.
XI für Mahlproducte und Mehl.
XII für Mahlproducte.
XIII für Mineralwasser.
XIV für Obst, frisches und getrocknetes.
XV für Säuren.
XVI für Garne, Baumwollwaaren und Abfälle von Schafwolle.
XVII für Blei in Blöcken und Bleiglätte, Bleiwaaren und Farbwaaren.

C. Aenderung von Stationsbezeichnungen.
D. Berichtigungen, Ergänzungen, bezw. Aenderungen.
E. Kilometerzeiger.

Der Tarif, Theil II, giltig vom 1. Juli 1893 sammt hiezu gehörigen Nachträgen I—VII wird hiedurch ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. October 1896 bei den Verbandsverwaltungen, sowie am Wiener Südbahnhofe (commercielle Direction) zum Preise von 2 Kronen bezogen werden.

Wien, am 1. September 1896. [631]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines eines Tarifnachtrages.

Entgegen der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 81 vom 21. Juli 1896 enthaltenen bezüglichen Verlautbarung tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für Getreide, Mahlproducte etc. nicht mit 1. September 1896, sondern erst mit 1. October 1896 in Kraft.

Wien, am 29. August 1896. [632]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Tarife für den Verkehr mit der neu eröffneten Strecke Oberkauffung—Merzdorf und der Haltestelle Neuhammer; Neuauflage des Gruppentarifes II.) Am 15. August ist die Reststrecke Oberkauffung—Merzdorf der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. An dieser Strecke liegen in der Richtung von Oberkauffung her die Haltestellen Ketschdorf und Nimmersath. Ketschdorf ist für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet. Nimmersath erhält nur Abfertigungsbefugnisse für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungs-Güterverkehr. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die neuen Verkehrsstellen nicht geeignet.

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenclasse zur Ausgabe.

Gleichzeitig, am 15. August, ist der an der Strecke Kohlfurt—Hansdorf zwischen Kohlfurt und Rauscha gelegene Personen-Haltepunkt Neuhammer auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr sind für die Haltestellen Ketschdorf, Neuhammer und Nimmersath in dem am 15. August zur Ausgabe gelangten neu aufgelegten Gruppentarif II Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen aufgeführt, durch welchen der Gruppentarif II vom 1. April 1895 nebst sämmtlichen Nachträgen zur Aufhebung gelangt. Ausser dem bisherigen Inhalt bringt die Neuauflage des Gruppentarifes II unter den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger ein Verzeichniss derjenigen Stationen, auf welchen die Annahme und Auslieferung schwerwiegender Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Die Entfernungen sind unter Berücksichtigung der in Folge Eröffnung der Gesammtstrecke Goldberg—Merzdorf eintretenden Abkürzungen und der durch die Breslauer Umgehungsbahn bedingten Aenderungen neu berechnet worden. Durch die Inbetriebnahme der Linien der Breslauer Umgehungsbahn treten sowohl Entfernungserhöhungen als auch Entfernungsabkürzungen ein. Die Haltestelle Blasdorf, für welche bisher die Entfernungen und Frachtsätze der hintergelegenen Station Liebau zur Anwendung kamen, hat durch den neuen Tarif die wirklichen durchwegs abgekürzten Entfernungen erhalten. Die Entfernungen und Frachtsätze für Grabig und Laubnitz gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Sorau—Benau ab.

In Folge der allgemeinen Entfernungsverschiebung wurde auch die Umrechnung einzelner Ausnahmetarife erforderlich. Zu diesen gehört der Ausnahmetarif I (Holztarif), der Ausnahmetarif 5 a für Steine, die Ausnahmetarife 7 und 7 a für Erze, Schlacken etc. und der Ausnahmetarif 8 a für Giessereiroheisen. In diesen Ausnahmetarifen treten theils vereinzelt, theils in umfangreicherem Masse sowohl Erhöhungen als auch Ermässigungen der bisherigen Sätze ein. Sämmtliche Tariferhöhungen erlangen erst mit dem 1. October Geltung.

Erweiterungen durch Einbeziehung neuer Versandtstationen haben erfahren:

Die Ausnahmetarife 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen durch Aufnahme von Ketschdorf und Neudorf a. Gr., 5 a für Steine durch Aufnahme von Prieborn und 7 a für Erze, Schlacken etc. durch Einbeziehung von Kattowitz als Empfangsstation.

Im Uebrigen werden Aenderungen durch den neuen Tarif nicht eingeführt.

Abdrücke des neuen Gruppentarifes II können zum Preise von 2·60 Mk. für das Stück durch die Stationscassen bezogen werden.

Soweit in den Wechseltarifen mit der Tarifgruppe II und im Verkehre mit der Oldenburgischen Staatsbahn keine Tarifnachträge mit directen Entfernungen und Frachtsätzen für die Stationen der Strecke Oberkauffung—Merzdorf, sowie für Neuhammer bis zum 15. August erschienen sind, werden bis auf Weiteres der Frachtberechnung Entfernungen zu Grunde zu legen sein, die in folgender Weise zu ermitteln sind:

a) für die Haltestellen Ketschdorf und Nimmersath, sowie für die nachfolgend aufgeführten Stationen der Gebirgsbahn, für welche sich bei der Tarifbildung über die Linie Merzdorf—Liegnitz Entfernungsabkürzungen ergeben, unter Zuschlag nachstehender Kilometer an die für Liegnitz oder Merzdorf bestehenden Entfernungen, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben:

An	Blasdorf	Fellhammer	Friedland, Nieder-Schlesien	Gottesberg	Halbstadt	Hermsdorf (Kynast)	Hirschberg in Schlesien	Jannowitz	Ketschdorf	Landeshut in Schlesien	Liebau	Lomnitz im Riesengebirge	Merzdorf	Nimmersath	Oberkauffung	Petersdorf im Riesengebirge	Reibnitz	Rosenau in Schlesien	Ruhbank	Schildau	Schmiedeberg im Riesengebirge	Warmbrunn	Zillerthal-Erdmannsdorf
	Zuschlagskilometer																						
Liegnitz .	79	83	92	81	99	95	82	70	52	74	84	89	62	56	—	99	93	87	68	77	97	91	92
Merzdorf .	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	6	15	—	—	—	—	—	—	—	—

b) für Neuhammer durch Anstoss von 9 km an die für Kohlfurt oder von 6 km an die für Rauscha bestehenden Entfernungen, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Die Höhe der Frachtsätze für Steinkohlen etc. vom niederschlesischen Grubenreviere nach den neuen Verkehrsstellen, sowie die in Folge Eröffnung der ganzen Strecke Goldberg—Merzdorf eintretenden Ermässigungen der Kohlen- etc. Sätze sind in dem am 15. August erschienenen Nachtrag 2 zum niederschlesischen Kohlentarif enthalten.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif. (Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 7.) Am 25. August wurden die Stationen Annaburg (Prov. Sachsen), Liebenwerda, Mockrehna, Niesky und Wittenberg (Prov. Sachsen) des Bezirkes Halle als Versandtstationen in den Ausnahmetarif 7 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. des Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarifes aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen und Verkehrsbureaux Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1409	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzwaaren der Pos. H—19 des Tbeiles I/B für die Güterverkehre zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschlands andererseits	I.		a) Aufgabe in helliegen Quantitäten b) Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) „ „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze		Centimes a) 677 b) 541 c) 539		Im Kartirungswege		
				Stryj	Braila loco					a) 666 b) 532 c) 530				
				Stryj	Galatz loco									
				II.										
				Stryj	Braila transit					a) 506 b) 370 c) 332		Im Rückvergütungswege		
				Stryj	Galatz transit					a) 500 b) 366 c) 329				

Die Sendungen müssen auf Grund der unter I. angeführten Frachtsätze nach Braila, hezw. Galatz abgefertigt werden. Die Differenz zwischen den Frachtsätzen ad II. für den Verkehr mit Braila trs. und Galatz trs. und jenen ad I. für den Verkehr mit Braila loco und Galatz loco wird rückerstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung von den rumänischen Hafenstationen per Schiff weiter verfrachtet worden ist. Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen: a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport; b) der Original-Schiffsfrachtbrief, hezw. das Original-Connaissement, welche die zur Identitätsnachweisung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten müssen. Das mit den vorhezeichneten Papieren belegte Frachterstattungs-Gesuch ist binnen 2 Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumänischen Eisenbahnen in Bucarest einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1410	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Saybusch-Zablocie	Lodygowice	Aufgabe von, bew. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·1 kr.	4·0 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		
1411	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine, unbearbeitete	Jogsdorf	Oderberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888 und rücksichtlich der Hauptbahn vom 1. Jänner 1893	18·6 kr.	14·0 kr.	4·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Ausschreibung.

Folgende Arbeiten für die Herstellung einer Wasserleitung in der Station Landeck der Strecke Innsbruck—Bludenz kommen hiemit zur öffentlichen Ausschreibung:

1. Herstellung der Rohrleitung mit allen mechanischen Bestandtheilen;

2. Herstellung der Erd-, Mauer- und Zimmermannsarbeiten für den Rohrgraben, die Reservoire und die Schächte derselben Wasserleitung.

Ad 1. kommen folgende Arbeiten zur Ausführung und sind im Offerte mit Einheitspreisen und den ausgerechneten Einzel- und Gesammtbeträgen einzusetzen:

a) Ausrüstung des Sammelreservoirs mit zwei Absperr- und einem Grundablassschieber;
b) Leitung aus 80 mm weiten gusseisernen oder Mannesmann-Stahlmuffenrohren, circa 1420 m lang;
c) Refenaler Feuerleitung, in den gleichen Rohrgraben zu verlegen wie die sub b) angeführte, 80 mm weit, 780 m lang, mit drei Hydranten und einem Windkessel;
d) Ausrüstung des Sammelreservoirs mit Absperrschieber für den Ein- und Auslauf, Ueberlauf- und Grundablassvorrichtung;
e) Leitung aus 125 mm weiten gusseisernen oder Mannesmann-Stahlmuffenrohren, circa 705 m lang;
f) Schlammkasten am tiefsten Punkte der Leitung mit Lufthahn-Ablassventil, complet nach Normalplan;
g) Leitung wie b), 100 mm weit, für die Ortschaft Zams, 1030 m lang, mit 13 Hydranten und zwei regulirbaren Ausläufen;
h) Leitung wie b), 80 mm weit, für die Station Landeck, circa 1930 m lang, mit Abzweigungen nach allen Gebäuden und nach der mit drei Hydranten verschenen Vorrichtung zum Tränken des Viehes in den Zügen unter Einbindung aller vorhandenen Wasserleitungsobjecte, mit sechs freistehenden und zwölf Wandbrunnen, Einrichtung aller Aborte und Pissoirs für Wasserspülung, neun neuen Hydranten und einem Dachhydrant, jede Abzweigung der ganzen Leitung mit Absperrschieber verschliessbar.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte für die Arbeitsleistungen 1 sind bis **spätestens 9. September 1896, Mittags 12 Uhr,** in verschlossenen Couverts bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck einzureichen, und findet die commissionelle Eröffnung am selben Tage, um 3 Uhr Nachmittags, statt.

Ad 2. sind folgende Arbeiten auszuführen und im Offerte mit Einheitspreisen und den ausgerechneten Einzel- und Gesammtbeträgen einzusetzen:

a) Sammelreservoir, gewölbt, circa 9·6 m³ Inhalt, nach Plan mit gepflasterter Einlaufmulde und einem 0·3 m weiten Durchlass für den Ueberlauf in der Döllbach-Schlucht, Côte 1086;
b) Entlastungsreservoir, gewölbt, mit 200 m³ Inhalt, nach Plan mit Ventilhäuschen und Schacht für einen Absperrschieber am Refenaler Weg, Côte 872·5 m;
c) gemauerte Schächte für den Schlammkasten, die Ventilfundirung der sechs freistehenden Brunnen mit Sickerschächten für das Ablaufwasser, alles laut Plan;
d) Entwässerung und Canalisirung des Aufnahms- und Restaurationsgebäudes nach Plan;
e) Aushub für alle sub 1 angeführten Rohrleitungen nebst deren Abzweigungen in der Gesammtlänge von circa 5690 m des Rohrmittels, im Minimum 1·50 unter Terrain gelegt.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte für die Arbeitsleistung 2 sind ebenfalls bis **spätestens 9. September 1896, Mittags 12 Uhr,** in verschlossenen Couverts bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck einzureichen, und findet die commissionelle Eröffnung derselben am gleichen Tage, um 3 Uhr Nachmittags, statt.

Zu beiden Offerten ist zu bemerken, dass die k. k. Staatsbahn den Lieferanten keine wie immer gearteten Fahrbegünstigungen, weder für den Unternehmer, noch dessen Angestellte, noch für die zur Arbeit erforderlichen Materialien gewährt.

Das Vadium wird mit 5 Percent von dem offerirten Gesammtbetrage bestimmt und ist bis spätestens 8. September 1896, Mittags 12 Uhr, bei der Casse der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck in Baarem oder in solchen Effecten, welche nach dem Gesetze Pupillarsicheit gewähren, zu deponiren. Das Vadium eines angenommenen Offertes bleibt als Caution bei dieser Casse erliegen.

Von den Verdienstbeträgen werden 5 Percent als Collaudirungs-Rücklässe zurückbehalten.

Der Vollendungstermin, welcher genau einzuhalten sein wird, sowie die Garantiedauer nach vorgenommener Collaudirung sind im Offerte anzugeben. Offerte mit kurzer Vollendungsdauer geniessen den Vorzug.

Die Zahlung der Verdienstbeträge hat bei der k. k. Staatsbahn-Directioncasse in Innsbruck zu erfolgen.

Die Conventionalstrafe für jeden Tag der Ueberschreitung des Vollendungstermines beträgt 10 fl. ö. W.

Die Projectspläne und Bedingnisse können an Wochentagen Vormittags von 8 bis 12 Uhr, Nachmittags von 2 bis 5 Uhr und an Sonntagen Vormittags von 9 bis 12 Uhr im Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck eingesehen werden.

Als Umschlag und Ueberschrift für die Preisentwicklung ist das Offertformulare, Allg. Form Nr. 90, welches bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck erhältlich ist, anzuwenden.

Innsbruck, am 25. August 1896.

Der k. k. Staatsbahn-Director:

Drathschmidt.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Giessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien:

Carl Habenicht, Wien, I., Nibelungengasse 1.

Telephon Nr. 2796. (526)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hansvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. **Brüder Wimmer, Prag.**

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packlente. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 100. **Wien, 3. September 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 26. Juli 1896*) für die Localbahn Petrowitz-Karwin.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Petrowitz nach Karwin in Gemässheit des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens einem und einem halben Jahre vom Tage der bezüglichen Baubewilligung an zu vollenden, sohin die fertige Bahn zu dem letztbezeichneten Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in Baarem oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage bis 31. December 1983 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt

*) Enthalten in dem am 29. August 1896 ausgegebenen LXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 157.

werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 5.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird, wenn die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, das Reinerträgniss der einzulösenden Localbahn im günstigsten der letzten, dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen fünf Jahre festgestellt.

2. Wenn die Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der einzulösenden Localbahn während der letzten, dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sohin der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

3. Sollte jedoch der nach Zahl 1, respective 2 ermittelte Reinertrag nicht wenigstens die Annuität erreichen, welche zur vierpercentigen Verzinsung und zur Tilgung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals der einzulösenden Localbahn innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so wird dieser Annuitätenbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

4. Das im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 nach Zahl 1, respective nach Zahl 3 ermittelte Reinerträgniss erhöht sich um einen Zuschlag, welcher, falls die Einlösung in den Jahren 1897 oder 1898 erfolgt, zehn Percent und falls die Einlösung in den Jahren 1899 bis einschliesslich 1903 erfolgt, fünf Percent beträgt.

5. Die zu leistende Entschädigung hat in einer Rente zu bestehen, welche im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 dem nach Zahl 1 und 3 zu ermittelnden Reinerträgnisse nebst dem in Zahl 4 festgesetzten Zuschlage, im Falle der Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 aber in dem nach Zahl 2, respective 3 ermittelten Durchschnitts-, beziehungsweise Minimalerträgnisse ohne einen solchen Zuschlag gleichkommt.

Diese Rente ist während der übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten an die Gesellschaft zu erfolgen.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der zur Einlösung gelangenden Bahnlinie mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslics des Fahrparkes und der Materialvorräthe, soweit dieselben aus dem Anlagecapitale beschafft sind, sowie der auh dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung, ihrer Bestimmung entsprechend, ganz oder theilweise bereits verwendet sind.

§ 6.

Im Uebrigen haben auf die concessionirte Bahn, unbeschadet der für dieselbe aufgestellten besonderen Concessionsbedingnisse, die Bestimmungen der §§ 5 bis einschliesslich 8, ferner der § 10, sowie die §§ 12 bis einschliesslich 14 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 16. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 90, betreffend die Localbahnen Zauchtl-Bautsch, Zauchtl-Fulnek und Troppau-Bennisch sinngemässe Anwendung zu finden.

Wien, am 26. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die Localbahn Petrowitz-Karwin.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Petrowitz nach Karwin ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die techuischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem Eisenbahnministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Gesellschaft allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Eisenbahnministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, der Unternehmung für die Bauausführung vorzuschreiben, dass dieselbe auf ihre Kosten die Unfall- und Krankenversicherung ihrer Arbeiter und des übrigen Baupersonals auf Grund der Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und der sonstigen einschlägigen Verordnungen veranlasst und alles hiefür Nothwendige aus eigenen Mitteln vorkehrt.

2. Trasse.

Die Trasse der circa 10 km langen Localbahn Petrowitz-Karwin verlässt die Station Petrowitz der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn an ihrem westlichen Ende, wendet sich sodann gegen Süden, führt bis zu der nordöstlich von der Stadt Freistadt neben der Bezirksstrasse gelegenen gleichnamigen Station, umfährt dann Freistadt auf der Ostseite und wendet sich nach Uebersetzung des Olsaflusses wieder gegen Westen, um die Station Karwin der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn zu erreichen, wo die Bahn endet.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

In den Anschlussstationen ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der bestehenden Bahn auf die Localbahn und umgekehrt Sorge zu tragen, und darf durch die Einmündung der Localbahn die dermalige Leistungsfähigkeit der Stationen Petrowitz und Karwin nicht beeinträchtigt werden.

Anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Station Karwin ist bezüglich der daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Bahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbaruug mit der Verwaltung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn abzuschliessen.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Falls in dieser Richtung eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn nicht erzielt werden sollte, bleibt die endgiltige Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Gesellschaft und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die im k. k. Eisenbahnministerium geltenden diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Bei den Uebergangscurven ist in den Bögen vom Halbmesser 600 angefangen die Constante 6000 anzuwenden.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Steigung 20 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, anderenfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen. Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten und ist nach den für die mit Allerhöchster Concessionsurkunde vom 16. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 90, der Gesellschaft concessionirten Localbahnen genehmigten Normalien auszuführen.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern. In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung" zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Abs. 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20 percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den höchsten localen Wasserstand zu legen,

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen entweder im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen, in welchem Falle die aus Flussstahl zu erzeugenden Schienen ein Minimalgewicht von 26 kg per laufendes Meter haben sollen, oder im Systeme des schwebenden oder festen Stosses herzustellen, wenn altbrauchbare Stahlschienen im Gewichte von 31 kg per laufendes Meter verwendet werden.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte ist so zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen unter Berücksichtigung der grössten zulässigen Abnützung bei den vorkommenden Raddrücken 1000 kg per Quadratcentimeter nicht übersteigt.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 22 cm und Höhe 15 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel zu verstärken.

Das Detail der Kleinmaterialvertheilung in den Geraden und Bögen unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben; es ist jedoch für eine entsprechende Unterkunft des ambulanten Streckenpersonals vorzusorgen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen. Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

8. Stationen.

Die Anlage und Länge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen ist nach dem jeweiligen Erfordernisse zu bemessen.

Die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen, bezw. auszuführen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen- oder Telephonsprechleitung, in welche sämmtliche Stationen eingeschaltet sind, zu versehen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei den Anschlussstationen an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn sind Distanzsignale auszuführen, deren Stellung in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens zwei Locomotiven anzuschaffen.

Der Bedarf an Wagen ist aus dem Stande des gesellschaftlichen Bahnnetzes zu decken.

Die Pläne für die Locomotiven unterliegen, wenn dieselben nicht nach bereits genehmigten Typen gebaut werden, der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h) der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Die Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Dem Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, ausnahmsweise den Bezug aus dem Auslande zu gestatten, falls die Gesellschaft nachweist, dass die Beschaffung im Inlande zu denselben Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten sind, nicht bewirkt werden kann.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes, namentlich der Tarife, der Leistungen zu Gunsten der Postverwaltung, für die Telegraphenanstalt und für andere öffentliche Zwecke haben die Bestimmungen im Abschnitte II, Punkt 1 bis 7 der Concessionsbedingnisse für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. Juni 1886, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildende Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) nach den für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätzen zu erfolgen hat.

Wien, am 26. Juli 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. August 1896, Z. 8660/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 11. August 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die am 1. d. Mts. eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Pápa-Csornaer Localbahn in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von der kgl. ungarischen Staatsbahn-Verwaltung betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

u^2 die Localbahn Pápa-Csorna.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 19. August d. J. Kenntniss gegeben.

Wien, am 27. August 1896.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. August 1896, Z. 8776/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Niederlande.

Mit Note vom 13. d. Mts. hat das Ministerium für Wasserbauten, Handel und Industrie im Haag dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die Localbahn von Sittard nach Herzogenrath, welche unterm 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt ist.

Der Mittheilung ist beigefügt, dass die neue Eisenbahn von der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen verwaltet wird. Sie schliesst in Sittard an die Linie von Mastricht nach Venlo und in Herzogenrath an die kgl. Preussischen Staatseisenbahnen an, und ihre Stationen (Sittard, Geleen, Spaubeek, Schinnen, Nuth, Hoensbroek, Heerlen, Schaesberg, Kerkrade und Herzogenrath) sind mit Ausschluss der Künstler- und Möbelwagen für den Gesammtverkehr eröffnet.

Das genannte Centralamt hat gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens von dieser Mittheilung entsprechende Vormerkung genommen. Dasselbe hat davon den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 20. August 1896 Kenntniss gegeben. Da die neue Eisenbahn mit der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen, welche (A 1 der niederländischen Verwaltungen) in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenhahnen bereits aufgenommen ist, ein Betriebsganzes bildet, so erfordert ihre Unterstellung unter jenes eine Aenderung in der Liste nicht. Aus demselben Grunde ist ihr Eintritt in den internationalen Transportdienst auf den Tag der Uebergabe an den öffentlichen Verkehr zurückzuführen.

Wien, am 27. August 1896.

Kundmachung des k. k. Statthalters im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns vom 9. Juli 1896, Z. 28.404,†) enthaltend eine Ergänzung der Kundmachung vom 18. Juni 1891, Z. 35.534, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 38, über die Durchfahrtsöffnungen der über den Donauhauptstrom in dessen niederösterreichischen Strecke führenden Brücken und den Platz, welcher für die Anbringung der zu ihrer Beleuchtung bestimmten Signallaternen festgesetzt wurde.

Bei der neuen Stein-Mauterner Strassenbrücke wird zur Durchfahrt das dritte Stromfeld, vom linken gegen das rechte Ufer gerechnet, bestimmt.

Das zur nächtlichen Beleuchtung dieses Durchfahrtsfeldes gehörige rothe Laternenlicht ist blos für die Thalfahrt, sonach auf der stromaufwärts gelegenen Brückenseite, und zwar in der Mitte dieses Durchfahrtsfeldes anzubringen.

Dagegen entfällt die in der Kundmachung vom 18. Juni 1891 unter Punkt 1 enthaltene Bestimmung der Durchfahrtsöffnung bei der cassirten alten hölzernen Steiner Strassenbrücke.

Kielmansegg m. p.

†) Enthalten in dem am 11. August 1896 ausgegebenen XII. Stück des L.-G.- und V.-Bl. für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns unter Nr. 51.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Freiwaldau nach Gräfenberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Adolf Nette in Laun die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Freiwaldau nach Gräfenberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. August 1896. Z. 6480/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Pontafel: Herstellung einer Fettgaserzeugungs- und Comprimir-Anstalt zur Ausrüstung der Bahnzüge mit Leuchtgas in der Staatsbahnstation Pontafel.) Die k. k. Landesregierung in Kärnten hat die politische Begehung des Projectes für die Herstellung einer Fettgaserzeugungs- und Comprimir-Anstalt in der Staatsbahnstation Pontafel der Linie Amstetten—Pontafel für den 22. Juli anberaumt, und wurde dieselbe unter Leitung des k. k. Landesregierungssecretärs Franz X. Mayrhofer von Grünbühel am obigen Tage abgehalten und der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach der gegenständliche Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 2427/IV.]

— (Erweiterung der Station Zeltweg: Politische Begehung.) Die politische Begehung anlässlich des Projectes über die Erweiterung der Station Zeltweg, welche aus Anlass des Anschlusses der projectirten Eisenbahnlinie Zeltweg—Wolfsberg nothwendig wird, findet am 18. September in der Station Zeltweg statt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander. [E.-M.-Z. 2551/IV.]

— (Correction des Wildbaches in km 263·0/1.) Die politische Begehung des Projectes, betreffend die Correction des Wildbaches in km 263 0/1 der Linie Amstetten—Pontafel beginnt am 19. September. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander. [E.-M.-Z. 2594/IV.]

— (Linie Sucha—Skawina: Verlängerung des Frachtenmagazins und Herstellung einer Verladerampe in Kalwarya.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat mit Note vom 18. August, Z. 66.574, den Bauconsens für die Verlängerung des Frachtenmagazins und Herstellung einer Verladerampe in der Station Kalwarya der Linie Sucha—Skawina ertheilt. [E.-M.-Z. 2626/IV.]

— (Linie Zagorzany — Gorlice: Erweiterung eines Industriegeleises nächst Gorlice.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat mit Note vom 18. August, Z. 68.694, den Bauconsens für die Erweiterung des Industriegeleises der Firma „Montan- und Industrialwerke vorm. Joh Dan. Starck" nächst der Station Gorlice der Staatsbahnlinie Zagorzany—Gorlice ertheilt. [E.-M.-Z. 2655/IV.]

Bukowinaer Localbahnen. (Bauconsens für die Herstellung eines Industriegeleises.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat mit Note vom 20. August, Z. 14.035, den Bauconsens für das Project, betreffend die Herstellung eines für die Firma Louis Ortlieb von der Station Russ-Moldawitza abzweigenden und zur Dampfsäge der Genannten führenden Industriegeleises, ertheilt. [E.-M.Z. 2807/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

28. August. Der Personenverkehr in der Strecke Sokolnitz—Krzenowitz findet seit heute ohne Umsteigen statt. Der normale Güterverkehr wird morgen aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juni die 44·3 km lange Nebenbahn Geestemünde-Cuxhaven im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover mit der 17·6 km langen Abzweigung Speckenbüttel-Bederkesa für den Personen- und Güterverkehr mit Ausnahme der Beförderung von Sprengstoffen; die Verkehrsstellen und deren Entfernungen sind folgende: a) Nebenbahn Geestemünde-Cuxhaven: Geestemünde (bestehende Station), Haltestelle Lehe (4·1 km), Station Speckenbüttel (6·8 km), Haltestelle Imsum (11·5 km), Haltestelle Wremen (15·4 km), Haltestelle Mulsum (18·4 km), Haltestelle Dorum (21·4 km), Haltestelle Cappel-Midlum (25·8 km), Haltestelle Spieka (29·3 km), Haltestelle Nordholz (32 km), Haltestelle Altenwalde (38·2 km) und Station Cuxhaven (44·3 km); b) Abzweigung Speckenbüttel-Bederkesa: Haltestelle Langen (1·6 km), Haltestelle Debstedt (5·7 km), Haltestelle Drangstedt (11·7 km) und Station Bederkesa (17·6 km); auf allen Verkehrsstellen, mit Ausnahme in Speckenbüttel, Mulsum und Nordholz, welche nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet sind, findet eine Güterabfertigung statt; jedoch ist eine Abfertigung von Fahrzeugen auf den Haltestellen Imsum, Spieka, Altenwalde, Langen und Debstedt ausgeschlossen; am 4. Juni die 17·05 km lange Ostprignitzer Kreisbahn Pritzwalk-Putlitz, welche in Pritzwalk an die Geleise der Prignitzer Bahn und der königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Directionsbezirk Altona) anschliesst, für den öffentlichen Verkehr; an dieser Kreisbahn liegen der Bahnhof Putlitz, für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet, die Haltestellen Kuhbier, Gr.-Langerwisch, Jakobsdorf und Laaski mit den gleichen Abfertigungsbefugnissen, ausgenommen Fahrzeuge; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt; die Kreisbahn Pritzwalk-Putlitz wurde vom Kreise Ostprignitz erbaut und wird von der Prignitzer Eisenbahn betrieben; am 8. Juni die 5·27 km lange Anschlussstrecke Niederschöneweide—Johannisthal—Rixdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Güterverkehr; am 16. Juni die 4·8 km lange Theilstrecke Voldagsen—Salzhemmendorf der Kleinbahn Voldagsen-Duingen mit den Stationen Lauenstein (2·3 km) und Salzhemmendorf (4·8 km) für den Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr; die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Kleinbahn steht im Eigenthum und in der Verwaltung der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Hannover; die Wahrnehmung des gesammten äusseren Betriebsdienstes, sowie des Stations-, Cassen- und Abfertigungsdienstes auf Bahnhof Voldagsen für die Kleinbahn hat die kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover vertragsmässig übernommen; ferner am 26. Juni die 8·64 km lange Strecke Benzelrath—Kerpen der Bergheimer Kreisbahnen, welche in Benzelrath Anschluss an die Köln-Frechener Eisenbahn besitzt, mit den Stationen Grefrath (2·6 km), Mödrath (5·5 km) und Kerpen (8·64 km) für den Personen- und Güterverkehr; die Beförderung von Leichen, Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist vorläufig ausgeschlossen; die Beförderung von Uebergangssendungen nach und von der anschliessenden Staatsbahn geschieht über Köln-Ehrenfeld durch Vermittlung der Köln-Frechener Eisenbahn; die Bergheimer Kreisbahnen werden für Rechnung und als Eigenthum des Communalverbandes des Kreises Bergheim durch die Firma Lenz & Cie. in Stettin erbaut; die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Kölnische Betriebsabtheilung dieser Firma; aufsichtsführende Behörde ist die kgl. Eisenbahn-Direction Köln.

b) In Oldenburg: Am 1. Juni die 31·88 km lange Nebenbahn Oldenburg-Brake der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wurde, auch für den Güterverkehr; die Stationen Etzhorn, Grossenmeer, Loy, Ohmstede, Ovelgönne und Strückhausen haben volle Abfertigungsbefugnisse erhalten; Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, werden jedoch nur in Grossenmeer abgefertigt; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen; in Ipwege und Oldenbrok werden Güter, sowie Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere bis auf Weiteres nicht abgefertigt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juni die Haltestelle Niedertreba an der Bahnstrecke Halle—Erfurt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebende Thiere); die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Stationen Schönefeld und Jänickendorf der Strecke Schiessplatz—Jüterbog der Militäreisenbahn für den Viehverkehr; der Haltepunkt Beldorf zwischen den Stationen Albersdorf und Hademarschen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Beldorf abgefertigt; der Haltepunkt Eppichnellen zwischen den Stationen Eisenach und Marksuhl im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; am 5. Juni die Station Baalberge im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen für den allgemeinen Verkehr; am 10. Juni der Haltepunkt Betkenhammer zwischen den Stationen Plietnitz und Jastrow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Personen- und Gepäcksverkehr mit der Einschränkung, dass Fahr- und Rückfahrkarten nur für den Verkehr zwischen Betkenhammer einerseits und den übrigen Stationen der Strecke Schneidemühl—Neustettin andererseits verausgabt werden; Gepäcksstücke werden von Betkenhammer unabgefertigt mitgenommen und die Fracht hiefür auf der Endstation erhoben; der Haltepunkt Hausen an der Strecke Homburg v. d. H. (neu)—Usingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personenverkehr; der Haltepunkt Steffenswalde zwischen den Stationen Kraplau und Geierswalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr., welcher bisher nur dem beschränkten Personen- und Gepäcksverkehre diente, für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Wirschkowitz an der Strecke Jarotschin—Oels im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welcher bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern in Wagenladungen und Leichen eingerichtet war, auch für den Viehverkehr; die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch fernerhin ausgeschlossen; der Haltepunkt Silz-Hauband an der Strecke Lissa i. P.—Wollstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welcher bisher für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Gepäcksverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine directe Abfertigung der Personen besteht; am 15. Juni die Haltestelle Osnabrück-Hasethor zwischen den Stationen Osnabrück und Lotte im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Veltheim zwischen den Stationen Möllbergen und Eisbergen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr; Gepäck kann auf diesem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden; nach demselben ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Annahme unmittelbar am Gepäckswagen während des Aufenthaltes der Züge in Veltheim ausdrücklich bereit erklären; die Haltestelle Deutsch-Nettkow zwischen den Stationen Rädnitz und Rothenburg a. O. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin auch für den gesammten Viehverkehr; die Haltestelle Friesau-Ebersdorf an der Bahnstrecke Triptis—Lobenstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen; am 28. Juni der Haltepunkt Frohnsdorf zwischen den Stationen Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. Saale für den Personenverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. Juni die Haltestelle Altmügeln an der schmalspurigen Bahnlinie Mügeln—Nerchau—Trebsen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Wagenladungs-Güterverkehr.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXX. Stückes.) Das am 31. August herausgegebene CLXXX. Stück enthält unter

Nr. 2504: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 24. August 1896, Z. 26.037, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Olmütz-Stadt, Gross-Wisternitz und Kunowitz-Louczka als Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2505: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. August 1896, Z. 73.462, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gebiete der kgl. ungarischen Freistadt Sopron (Oedenburg).

Nr. 2506: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 28. August 1896, Z. 10.161, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn.

Nr. 2507: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 25. August 1896, Z. 22.645/IV, betreffend Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem bosnisch-herzegowinischen Bezirke Prozor.

Handausgabe
der
österreichischen Gesetze und Verordnungen.

I. Nachtrag zum Hefte 107
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82),
betreffend die
Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.
Preis 4 kr. ö. W.

I. Nachtrag zum Hefte 108
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114,
betreffend die
Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.
Preis 4 kr. ö. W.

Wien 1896.
Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 9.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1896 gelangt zum Gütertarif Theil II, Heft 9 vom 1. Juni 1895 der II. Nachtrag zur Einführung, welcher ausser der Firmenänderung der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 20 (Blei in Blöcken etc.), sowie der Bleiglätte-Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 18 hinsichtlich der Stationen Braubach und Lindenbach enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 31. August 1896. [633]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Verbands-Gütertarif, Theil II.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 20 des Tarifheftes 6a.

Im neuen Tarifhefte 6 a für den Belgisch-Badischen Seehafenverkehr, giltig vom 1. Juni 1896, hat die Ueberschrift des Ausnahmetarifes Nr. 20 (Seite 23) zu lauten:

„Milch, condensirte und conservirte, auch sterilisirte, sowie Kindermehl".

Wien, am 31. August 1896. [634]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft I.

Directe Verrechnung von frischem Obst ab Brčka nach Berlin.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1896 wird im Verkehre mit den Stationen Berlin Görlitzer, Schlesischer und Anhalt-Dresdener Bahnhof die Station Brčka in die Ausnahmetarife 3 und 6 des obigen Eisenbahnverbandes unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen einbezogen.

Die Frachtsätze per 100 kg sind folgende:

Von Brčka nach			Ausnahmetarif 3	Ausnahmetarif 6 a)	Ausnahmetarif 6 b)
			Frachtsatz in Pfennigen		
Berlin	Görlitzer / Schlesischer / Anhalt-Dresdener	Bahnhof	1282	710	673

Budapest, am 29. August 1896. [635]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

a) Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina,
b) Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Neue Ausnahmetarife.

Mit 15. October 1896 gelangen an Stelle der ab 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für die sub a) und b) bezeichneten Kohlenverkehre neue Ausnahmetarife zur Einführung.

Exemplare derselben können im Wege der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 31. August 1896. [636]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der königl. Ungarischen Staatsbahnen andererseits via Bruck a. L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass.

Nachtrag I zum Tarife.

Zum Tarife für den oben genannten Personenverkehr vom 1. März 1896 ist der Nachtrag I zur Ausgabe gelangt.

Derselbe enthält blos Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes, und können Exemplare dieses Nachtrages bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 31. August 1896. [637]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Güterverkehr nach Thorn transito. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. September gelangte ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Thorn transito, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, zur Einführung.

Die Frachtsätze dieses Tarifes finden nur Anwendung bei Weiterbeförderung der Sendungen nach russischen Stationen westlich der Linie Grajewo—Bialystok—Brest—Kowel.

Aufgehoben wird durch den neuen Tarif der Tarif für den directen Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Badischen Staatseisenbahnen u. s. w. nach Thorn transito, zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn, bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen vom 1. Jänner 1893 nebst den Nachträgen I—V.

Druckstücke dieses Tarifes können von den Fahrkarten-Ausgabestellen des Bezirkes der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg, sowie von den Verkaufsstellen der Verbandsverwaltungen zum Preise von 0·40 Mk. käuflich bezogen werden.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung einer Station). Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 an wurde die Station Reichenbach i. L. in den Ausnahmetarif für Erde, Kartoffeln und Rüben

(Ausnahmetarif 14, Heft Nr. 1
„ 20, „ „ 2
„ 17, „ „ 3
„ 16, „ „ 4)

aufgenommen

Güter- und Viehverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Tarife). Die Giltigkeitsdauer sämmtlicher zum 15. August 1896 neuen Stils aufgehobenen Tarife für den Verkehr mit Alexandrowo loco und transito wird bis zum 1. September 1896 neuen Stils verlängert.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 5 a). Mit Giltigkeit vom 20. August 1896 ab wurde die Stationsverbindung Kalau—Nieder-Schönweide—Johannisthal mit dem Frachtsatze 0·25 Mark für 100 kg in den Ausnahmetarif 5 a (gebrannte Steine) aufgenommen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Directionsbezirken Berlin und Stettin. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit dem 15. August 1896 sind für Kohlen, Cokes- und Briquettesendungen von Egmont- und Mayrauschacht, Gustav- und Abendröthegrube nach den Stationen der Strecke Glogau (ausschliesslich) — Reppen (ausschliesslich) des Directionsbezirkes Stettin an Stelle der bisherigen bezüglichen Sätze ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten. Dieselben sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1412	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh (Schilf- und Strohhülsen, Flaschenhülsen)	Laa (St.E.G.)	Neusattl (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 138·2		Im Kartirungswege		
				Mähr.-Neudorf (K.F.N.B.)						139·7				
1413	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	a) Feuerfeste Ziegel aus Pos. Z—1 der Waarenclassification b) Chamottesteine aus Pos. C—8 im Tarife, Theil I c) Chamottemörtel aus Pos. C—9	Ober-Bris	Garam-Berzencze	ad a) Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; ad b)—c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	110 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Krompach		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen				125·3 kr.				
1414	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Stahlabfälle, neue	Dombrau	Trzynietz	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Localtarif	15·7 kr.	9·5 kr.	6·2 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1415	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	B a r z d o r f		Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Heller		I m K a r t i r u n g s w e g e		
				Radzionkaugrube						59·6				
				Karsten-Centrumgrube						58·6				
				Benthen O/S.						56·8				
				Hohenzollerngrube						57·4				
				Gleiwitz						52·0				
				Zabrze						54·4				
				Zabrze-Coksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisgrube						55·6				
				Schmiederschacht						55·6				
				Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube						56·0				
				Guteboffnung-Zinkbütte						56·2				
				Köhlerschacht der Lythandragrube						56·8				
				Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube						57·0				
				Brandenburggrube						56·0				
				Ludwigsglück						54·4				
				Ludwigsglückgrube						54·8				
				Borsigwerk						55·6				
				Bobrek						56·8				
				Morgenroth						56·8				
				Paulusgrube						57·0				
				Redensblickschacht der Florentinegrube						60·0				
				Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, consol. Mathildegrube						57·2				
				Königshütte, Oberschlesien. sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube						58·0				
				Bahnschacht der Gräfin Lauragrube						59·4				
				Deutschlandgrube						57·8				
				Cleophasgrube						58·4				
				Kattowitz						59·2				
				Laurahütte-Ricinusschacht						60·4				
				Chasséschacht der Fannygrube						61·0				
				Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II						61·2				
				Mariagrube						61·4				
				Karolinegrube O.S.E. Waterloogrube, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube						60·4				
				Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulinesbacht						61·6				
				Georggrube						60·6				
				Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht)						61·0				
				Wildensteinsegengrube (Kronprinzenschacht)						61·4				
				Consol. Gleschegrube (Richthofenschacht)						61·0				
				Consol. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)						63·0				
				Myslowitz, Myslowitzgrube						61·6				
				Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube						62·8				
				Marthaschacht der Karlsegengrube						63·8				
				Imielin						65·2				
				Susannaweiche (Jakobgrube)						63·4				
				Emanuelsegen						62·8				
				Nicolai						60·4				
				Bradegrube, Angustensfreudengrube						59·2				
				Orzesche						58·0				
				Lazisk-Gottmitunsgrube						61·6				
				Margarethenschacht der Gottmitnnsgrube, Martha-Valeskagrube, Trautscholdsegengrube						61·8				
				Emmagrube						56·0				
				Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube						54·2				
				Czernitz, Charlottegrube						53·2				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
41	Nr. 89 vom 8. August 1896	Nr. 1332	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Zuckerriben b) Rübenschnitzel c) Scheideschlamm	zwischen und Barzdorf	Frankenstein i. Schl. Steinkirche *)	Der zugestandene Frachtsatz pro 100 kg beziffert sich richtig mit: 17 Pfennige 21 Pfennige	*) Auch die publicirte Benennung: „Steinkirch" soll richtig „Steinkirche" lauten

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die **k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen** beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen für die Werkstätte Pilsen im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz zu vergeben, und zwar:

1 Räderdrehbank,
1 Siederohrbearbeitungsmaschine,
1 Siederohrschweissmaschine,
1 Ventilator,
1 Specialmaschine zur Herstellung von kupfernen und eisernen Stehbolzen,
1 leichtere Supportdrehbank,
1 freistehende verticale Doppelbohrmaschine,
1 Drehbank zum Hinterdrehen.

Die Lieferung dieser Arbeitsmaschinen hat auf Grund der allgemeinen und der speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie der genauen Beschreibungen derselben zu erfolgen.

Diese Behelfe sind nebst dem Offertformulare, welches zur Verfassung der Offerte benützt werden muss, bei der Abtheilung 3 der **k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen** einzusehen, oder können gegen Einsendung des Postporto bezogen werden.

Für die oben genannten Lieferungen werden die vorschriftsmässig gestempelten und gesiegelten Offerte mit der Aufschrift:

„Offert für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtung"

bis zum **29. September 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen übernommen.

Die Eröffnung dieser Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittag statt, und steht es dem Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück Arbeitsmaschine in österreichischen Noten in Ziffern und Schrift einschliesslich der Preise für die an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, einschliesslich aller eventuellen Patent- und sonstigen Nebengebühren franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis nach Pilsen nur unter der Benützung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann;
2. die Gewichte der offerirten Liefergegenstände;
3. die Liefertermine;
4. die Garantiezeit.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Arbeitsmaschinen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen; in jedem Falle sind aber die Lieferungstermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und dieselben vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten Bedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein.

Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier 21/34, sind mit je 1 fl.-Stempelmarke zu versehen.

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 11. November 1896 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Arbeitsmaschinen selbst erzeugen, beziehungsweise durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen behält sich vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen behält sich ferner das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 5 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferungsbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Pilsen, am 1. September 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 101. Wien, 5. September 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Der Aussenhandel Ungarns im Jahre 1895. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. August 1896, Z. 1933/III, an die österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend die Ausstellung der Ursprungszeugnisse für die Ausfuhr von Thieren nach Deutschland.

Laut einer dem k. und k. Ministerium des Aeussern zugekommenen Mittheilung der kaiserlich deutschen Botschaft ist in letzterer Zeit in mehreren Fällen die Einfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland beanständet worden, weil den beigebrachten, nicht in deutscher Sprache ausgefertigten Ursprungszeugnissen keine amtlich beglaubigte deutsche Uebersetzung beigefügt war.

Die geehrte Bahnverwaltung wird eingeladen, die unterstehenden Organe anzuweisen, für Deutschland bestimmte Viehsendungen zum Transporte nur dann zu übernehmen, wenn dieselben im Sinne der Bestimmungen des Artikels 2 des Viehseuchen-Uebereinkommens mit dem Deutschen Reiche vom 6. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1892, mit einem Ursprungszeugnisse (Pass) gedeckt sind, welches entweder in deutscher Sprache ausgestellt ist, oder welchem — bei anderssprachiger Ausfertigung — eine amtlich beglaubigte deutsche Uebersetzung beigegeben ist.

Wien, am 24. August 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. August 1896, Z. 8604/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 8. August 1896 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die am 11. Juli d. J. eröffnete schmalspurige Linie Zalathna—Kenesd der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstehenden Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung in der Liste ist nicht erforderlich, da die schmalspurige Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna in derselben unter j² der von der ungarischen Staatsverwaltung betriebenen Linien bereits aufgenommen ist. Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Mittheilung hievon erging gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Benachrichtigungsschreiben des genannten Centralamtes vom 17. August d. J. an alle betheiligten Vertragsstaaten.

Wien, am 26. August 1896.

Der Aussenhandel Ungarns im Jahre 1895.

Das landesstatistische Amt des königl. ungarischen Handelsministeriums veröffentlicht in einem umfangreichen Bande die ziffermässigen Resultate des durch Eisenbahnen und Schiffahrt vermittelten Aussenhandels Ungarns im Jahre 1895.

Seit dem Jahre 1882 hatte der Handel Ungarns 7 active und 7 passive Jahre. Von letzteren waren die Jahre 1884 mit einem Deficit von 91·6 Millionen und 1885 mit 52·7 Millionen Gulden Ausfall die schlechtesten; die dritte Stelle nimmt das Jahr 1895 mit einem Ausfall von 39·2 Millionen Gulden ein. Die Aufwärtsbewegung in den Jahren 1890 und 1891 mit 44·6, resp. 42·6 Millionen Gulden Ueberschuss hielt im nächstfolgenden Jahre, welches eine Unterbilanz von 9·7 Millionen zeigte, nicht an. Die Jahre 1893 und 1894 figuriren aber wieder mit einem Activabschluss von 10·8, resp. 16·3 Millionen Gulden, um schliesslich dem Jahre 1895 mit einem Passivstand von 39·2 Millionen Gulden Platz zu machen. Im Jahre 1895 übersteigt der Werth der Einfuhr den der Ausfuhr bei Fabrikaten um fl. 239,489.000, der Werth der Ausfuhr aber den der Einfuhr bei Rohproducten um fl. 200,324.000.

A. Ueberschuss der Einfuhr.

Im Vergleiche zum Jahre 1894 bestand ein Ueberschuss der Einfuhr aus folgenden Waarengattungen:

	1895	1894
	Gulden	
Garne jeder Art	10,641.000	9,208.000
Gewebe und sonstige Artikel	145,132.000	144,019.000
Papier und Papierwaaren	6,980.000	6,565.000
Verschiedene Erzeugnisse aus organischen Stoffen	13,807 000	12,185.000
Eisen und Eisenwaaren	22,981.000	18,676.000
Maschinen und Maschinentheile, Kunst- und Musikinstrumente, Communicationsmittel	18,598.000	17,491.000

Unter den eingeführten Waaren nehmen jene der Textilindustrie bezüglich des von ihnen repräsentirten Werthes den ersten Platz ein.

Von den sonst wichtigsten Einfuhrartikeln im Jahre 1895, im Vergleiche zum Vorjahre 1894, sind folgende hervorzuheben:

	1895	1894
	Gulden	
Zucker, raffinirt	10,104.000	10,105.000
Wein in Fässern	9,990.000	14,039.000
Steinkohle	8,539.000	7,061.000
Männerkleider	8,530.000	8,336.000
Schuhe und Stiefel	8,199.000	7,974.000
Maschinentheile	8,009.000	9,543.000
Kaffee, roh, gebrannt und gemahlen	7,818.000	9,529.000
Oberleder	7,330.000	7,437.000
Weisswäsche	6,882.000	6,871.000
Tabak, roh	6,630.000	3,689.000
Sägewaare aus Weichholz	6,088.000	7,146.000
Ochsen	6,017.000	6,530.000
Sohlleder	5,666.000	4,917.000
Bücher	5,074.000	4,553.000
Holzmöbel	5,010.000	4,509.000
Reis	4,919.000	3,497.000
Petroleum, roh	4,569.000	3,171.000
Bilder auf Papier	4,474.000	6,264.000
Schmiedeisenwaaren	4,079.000	8,441.000
Dauben	4,100.000	3,070.000
Schweine	4,079.000	8,441.000
Mais	3,963.000	3,037.000
Weizen	3,924.000	7,175.000
Silberwaaren	3,249.000	3,362.000
Petroleum, raffinirtes	3,190.000	1,955.000
Eisen und Stahl in Stäben	3,107.000	3,371.000
Goldschmiedwaaren	3,088.000	4,376.000
Pferde	3,053.000	2,339.000
Bier in Fässern	2,912.000	3,001.000
Nägel und Schrauben	2,726.000	3,081.000
Optische Instrumente etc.	2,504.000	2,391.000
Eisen und Stahl, roh	2,419.000	1,941.000
Holzwaaren, feine	2,356.000	2,107.000
Pelzwaaren, fertige	2,296.000	2,629.000
Waaren aus Kautschuk und Guttapercha	2,289.000	1,565.000
Coaks	2,270.000	1,557.000
Tabakfabrikate	2,258.000	1,401.000

Dem Provenienz- und Destinationsgebiete nach ist und bleibt Ungarns Verkehr am wichtigsten mit den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, welcher im Jahre 1895 dem Werthe nach bei der Einfuhr 81·21 und bei der Ausfuhr 77·24 pCt. der Gesammteinfuhr, bezw. Ausfuhr betrug.

B. Vergleichende Darstellung des Waarenwerthes der Einfuhr des Jahres 1895 gegenüber jenem der Ausfuhr.

Der absolute und Percentualwerth der an Ungarns auswärtigem Waarenverkehr theilgenommenen Länder war im Jahre 1895 folgender:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Gulden	pCt.	Gulden	pCt.
Oesterreich	441,769.390	81·21	389,939.037	77·24
Bosnien und Herzegowina	8,125.757	1·49	7,259.942	1·44
Deutschland und Luxemburg	30,881.192	5·68	43,934.388	8·70
Schweiz	1,509.276	0·28	5,942.802	1·18
Italien	5,586.754	1·03	9,369·353	1·86
Frankreich	1,910.873	0·35	13,220.038	2·62
Spanien	73.377	0·01	180.509	0·04
Portugal	1.933	0·00	100.400	0·02
Belgien	678.980	0·12	1,973.207	0·39
Niederlande	1,360.694	0·25	1,966.945	0·39
Grossbritannien	5,705.951	1·05	10,297.453	2·04
Dänemark	8.476	0·00	14.402	0·00
Schweden und Norwegen	24.503	0·01	162.424	0·03
Russland	4,533.092	0·83	1,575.811	0·31
Rumänien	8,524.748	1·57	8,080.477	1·60
Serbien	17,388.928	3·20	3.647.731	0·72
Bulgarien und Ostrumelien	608.966	0·11	2,376.356	0·47
Montenegro	3.030	0·00	2.192	0·00
Griechenland	276.588	0·05	173.155	0·03
Gibraltar, Malta, Cyprus	1.255	0·00	187.771	0·04
Europäische Türkei	3,482.641	0·64	1,514.026	0·30
Asiatische Türkei	363.006	0·07	469.264	0·09
Persien	4.560	0·00	—	—
Vorderindien und Ceylon	2,340.435	0·43	33.525	0·01
Hinterindien	3,445.859	0·63	63	0·00
China	107.537	0·02	—	—
Japan	476.795	0·09	—	—
Philippinen-Inseln	—	—	1.500	0·00
Sunda-Inseln	107.088	0·02	2.695	0·00
Aegypten	1,161.808	0·21	53.296	0·01
Tripolis	—	—	400	0·00
Tunis	100	0·00	156.716	0·03
Algier	254.095	0·05	211.422	0·04
Marokko	—	—	465	0·00
Südafrikanische Republik	—	—	43	0·00
Zanzibar	—	—	637	0·00
Vereinigte Staaten von Nordamerika	1,513.792	0·28	1,041.933	0·21
Mexiko	1.590	0·00	1.020	0·00
Grosse Antillen	79.185	0·01	—	—
Guyana	10.620	0·00	—	—
Brasilien	1,127.733	0·21	917.919	0·18
Argentinien	7.144	0·00	9.125	0·00
Chile	194.100	0·04	—	—
Peru	325.400	0·06	—	—
Australien	—	—	3.394	0·00

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Erbreiterung des Bahnplanums in km 12·84.) Der Südbahn-Gesellschaft wurde für das vorgelegte Project, betreffend die linksseitige Erbreiterung des Bahnplanums über dem gewölbten Durchlasse in km 12·84 am Nordende der Station Brunn der Linie Wien—Triest, die Genehmigung zur Ausführung ertheilt.
[E.-M.-Z. 2068/IV.]

— (Geleiseumgestaltung in Marburg.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Geleiseumgestaltung in der Station Marburg der Linie Wien—Triest, wurde auf Grund des anstandslosen Ergebnisses bei der am 23. Juli durchgeführten Localerhebung zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 2136/IV.]

— (Verlegung des Standortes der Signalhütte in Puntigam.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Veränderung der Standorte für den Antriebständer der Wegübersetzung in km 216·252, des nördlichen Distanzsignales und der Signalhütte Nr. 349 in der Station Puntigam der Linie Wien—Triest wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 2609/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Provisorische Geleiseanlagen am Bahnhofe Bozen: Politische Begehung.) Die politische Begehung des von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Projectes über provisorische Geleiseanlagen am Bahnhofe Bozen wird am 5. September stattfinden.
[E.-M.-Z. 3057/IV.]

— (Geleiseumgestaltungen am Gemeinschaftsbahnhofe Innsbruck.) Das von der Südbahn-Gesellschaft eingereichte Project einer Geleiseumgestaltung am Gemeinschaftsbahnhofe Innsbruck erhielt die Genehmigung zur Ausführung.
[E.-M.-Z. 2296/IV.]

— (Linie St. Peter—Fiume: Schleppbahn von km 19·583 zur Dampfziegelei der Fiumaner Creditbank: Politische Begehung.) Die politische Begebung des Projectes eines von der currenten Bahn bei km 19·583 der Linie St. Peter—Fiume abzweigenden und zur Dampfziegelei der Fiumaner Creditbank führenden Schleppgeleises findet am 5. September statt. Leiter der Commission ist der k. k. Landesregierungsrath Ludwig Marquis von Pozani.
[E.-M.-Z. 2903/IV.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Umgestaltung der Schranken in km 30·231: Politische Begehung.) Die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Umgestaltung der Schranken bei der Strassenübersetzung in km 30·231 nächst der Haltestelle Wampersdorf der Linie Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt fand am 3. September statt. Als Leiter der Commission fungirte der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter.
[E.-M.-Z. 2354/IV.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Umgestaltung der Station Liebocb.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Geleiseumgestaltung in der Station Lieboch der Graz-Köflacher Bahn wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 2650/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Errichtung eines Schuppens am Nordwestbahnhofe in Wien.) Die k. k. Stattbalterei in Wien hat mit Note vom 16. August, Z. 73.954, den Bauconsens für das Project, betreffend die Errichtung eines Schuppens am Nordwestbahnhofe in Wien für die Firma Schlein & Reiner, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 2175/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Roth-Kosteletz zum Kohlendepot des Johann Libnar.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für die Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Roth-Kosteletz zum Koblendepot des Johann Libnar in Lhota zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 1705/IV.]

Brünner Localeisenbahn. (Erbauung eines Wohngebäudes in Schreibwald.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Erbauung eines Wohngebäudes für den Stationsaufseher in der Station Schreibwald principiell genehmigt und das Project an die k. k. Statthaltcrei Brünn zur Ertheilung des Bauconsenses geleitet. [E.-M.-Z. 7500/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Brünn: Führung einer Nutzwasserleitung in km 6·805.) Das Project, betreffend Traversirung einer Nutzwasserleitung von 105 mm Durchmesser unter dem Bahnviaduct über die Prater-Hauptallee in km 6·805 der Strecke Wien—Stadlau der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Seitens der Commune Wien, wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 2072/IV.]

Neutitscheiner Localbahn. (Anlage von Absperrschranken: Politische Begehung.) Die politische Begebung des Projectes der Neutischeiner Localbahn für die Anlage von Absperrschranken bei der Reichsstrassenübersetzung nächst der Station Neutitschein fand am 2. September statt. Als Leiter der Commission fungirte der k. k. Statthalteisecretär Martin Frie.
[G.-I.-Z. 15.452.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Desinfection der Viehtransportwagen mit heissen Wasserdämpfen. Eine Bahnverwaltung hat die Anfrage gestellt, ob die Desinfection der zum Viehtransporte verwendeten Eisenbahnwagen durch heisse Wasserdämpfe derart zu erfolgen hat, dass der Wasserdampf mit einer der Spannung von mindestens 2 Atmosphären entsprechenden Temperatur auf die zu desinficirenden Wagentheile auftreten müsse, oder ob die Verwendung von heissen Wasserdämpfen genügt, welche unter einer Spannung von mindestens 2 Atmoshären erzeugt werden. Nach gepflogenem Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern wurde der Bahnverwaltung Nachstehendes mitgetbeilt: Nach der Durchführungsvorschrift (R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1879) zu § 10 des Gesetzes vom 19. Juli 1879, R.-G.-Bl. Nr. 108, betreffend die Verpflichtung der Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen, muss die Desinfection der Wagen „durch heisse Wasserdämpfe, die unter einer Spannung von mindestens 2 Atmosphären auf alle Theile im Innenraume des Wagens geleitet werden etc.“ bewirkt werden. Angesichts dieses klaren Wortlautes der erwähnten Vorschrift kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass die Verwendung von heissen Wasserdämpfen, welche unter einer Spannung von mindestens 2 Atmosphären erzeugt werden, zu dem gedachten Zwecke nicht genügt.
[19. August, Z. 1312/III.]

Nachrichten aus Ungarn.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 29. August fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Adolf Fenyvessy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Györ (Raab) — Sopron (Oedenburg) — Ebenfurther Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Geschäftsbericht der Direction für das Betriebsjahr 1895 zur Verlesung. Der Bericht führt aus, dass der Güterverkehr durch die schwache Ernte der längs der Strecke der Bahn gelegenen Gegenden, durch die in der Zuckerindustrie eingetretene Krise, durch die Borstenviehseuche und durch Störungen in Folge von Schneeverwehungen ungünstig beeinflusst wurde, doch wurde der dadurch hervorgerufene Ausfall durch erhöhte Einnahmen aus dem Personenverkehre, durch das wegen des Sinkens des Zinsfusses geringere Erforderniss für Verzinsung der Prioritäten und hauptsächlich durch erhebliche Mehrerträge aus den Cartellabrechnungen ausgeglichen. Wegen stetiger Zunahme des Personenverkehres hat die Gesellschaft sechs Personenwagen und einen Gepäckswagen neu bestellt, deren Anschaffungskosten von fl. 50.000 zu Lasten des Reservefonds im Jahre 1896 verrechnet werden. Bezüglich der Bilanzaufstellung bemerkt der Bericht, dass sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben nach einem neuen Contirungsschema zusammengestellt wurden. Befördert wurden 678.141 (1894 624.981) Personen und 515.230 (534.867) Tonnen Güter. Die Einnahmen betrugen brutto aus dem Personenverkehre fl. 211.810 (1894 fl. 200.304), Gepäck fl. 6073 (5874), Eilgut fl. 15.446 (fl. 14.183) und Frachten fl. 711.665 (fl. 738.254). Einschliesslich fl. 125.863 (1894 fl. 87.683) diverse Einnahmen belaufen sich die gesammten Reineinnahmen auf fl. 1,021.936 (1894 fl. 1,012.182), wovon die Betriebsausgaben fl. 520.143 erforderten, das ist fl. 14.736 mehr als im Vorjahre.

Der Betriebs-Coëfficient beträgt somit 50·90 pCt., gegen 49·93 pCt. im Vorjahre. Der Betriebsüberschuss stellt sich auf fl. 501.793 (1894 fl. 506.775), wovon die Verzinsung und Amortisation des Prioritätencapitals fl. 379.252 (fl. 384.332) beanspruchte, so dass das Reinerträgniss sich auf fl. 122.541 beziffert, gegen fl. 122.443 im Vorjahre. Davon sollen fl. 112.584 zur Einlösung des am 1. Juli 1896 fälligen Actiencoupons mit fl. 3 (wie 1895) verwendet, dem Reservefonds fl. 6127 (fl. 6122) zugewiesen und fl. 7567 (fl. 3737) vorgetragen werden. Der Bericht erwähnt, dass Aussicht vorhanden ist, dass die Gesellschaft den Betrieb der in der Concessionirung sich befindenden Localbahn von Kis-Czell nach Parndorf erhält, weshalb sich die Verwaltung von der Generalversammlung zum Abschlusse eines definitiven Betriebsvertrages ermächtigen lassen will. Die Verwaltung befasst sich, falls die Regierung den Betrieb der projectirten Localbahn der Gesellschaft überweisen sollte, mit dem Project, die Finanzirung der Localbahn zu übernehmen, worüber einer ausserordentlichen Generalversammlung alsdann entsprechende Vorlagen gemacht werden sollen. Bei 7·50 Millionen Gulden Actiencapital und 9·60 Millionen Gulden Obligationenschuld stehen der Eisenbahnbau und die Neuinvestitionen mit 17·18 Millionen Gulden zu Buch. Nach Schluss der Generalversammlung folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Passagierfahrten Wien—Pressburg.) Laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erfolgt ab 1. September die Abfahrt des täglich zwischen Wien (Weissgärber) und Pressburg verkehrenden Personendampfers ab Wien (Weissgärber) statt um 5 Uhr Nachmittags schon um 4 Uhr Nachmittags. Die Abfahrt von Pressburg zu Berg erfolgt wie bisher um 6 Uhr Früh.

Fiumaner Hafen. (Verkehr im Jahre 1895.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge, umfasste der Güterverkehr per mare in Fiume in Metercentnern:

	1895	gegen 1894
Import	4,688.427	+ 47.046
Export	5,082.097	— 790.011
Zusammen .	9,770.524	— 742.965

und zeigt sich somit bei der Einfuhr eine Zunahme, wogegen die Ausfuhr einen erheblichen Rückgang aufweist, der in den verminderten Verfrachtungen an Gerste, Fassdauben, Fisolen, Pflaumen, Reis etc. seine Ursache hat, daher vorübergehenden Conjuncturen zuzuschreiben ist. Fiumes Seehandelsverkehr betrug dem Werthe nach:

	1895	gegen 1894
Import . . . . . fl.	63,375.439	+ 2,769.186
Export . . . . . „	58,246.119	— 8,175.711
Summe . fl.	121.621.558	— 5,406,525

Am Seehandelsverkehre waren (nach dem Werthe der Güter) folgende Staaten hervorragend betheiligt: Grossbritannien 23,249.042, Italien 22,883.323, Frankreich 13,343.969, Ostindien 10,198.845, Russland 3,490.016, Nordamerika 3,008.790, Brasilien 2,167.365, Türkei 2,110.782, Holland-Belgien 2,345.798, Deutschland 1,715.186, Chili 1,657.160, Aegypten 1,257.905, Algier 1,611 584. Rumänien 705.188, Japan 579.859, Griechenland 544.188 Gulden; ferner das österreichische Küstengebiet 21,634.302 Gulden. Der hauptsächlichste Verkehr richtet sich nach den westlichen Auslandsgebieten; jener mit Ostindien, Russland, Japan umfasst die Rohstoffe für den Industriebetrieb, als: Jute, Rohreis, Mineralöle, mineralische Kohle. Im Eigenhandel wurden per mare im Jahre 1895 nach Fiume eingeführt: Kaffee 19.899 q (wovon aus Oesterreich 10.289 q, dagegen aus Brasilien 5471 q, Aegypten 1872 q, Deutschland 1450 q); Droguen (als Pfeffer, Piment, Gewürznelken) 4358 q (wovon 1457 q aus Oesterreich); Südfrüchte (Feigen, Rosinen, Datteln, Mandeln, Karrube) 4358 q (wovon 1564 q aus Oesterreich); Reis, geschält 6107 q (wovon 4041 q aus Oesterreich, 2066 q aus Italien); Sämereien 2950 q; Oele, vegetabilische 25.378 q (wovon 12.008 q aus Oesterreich); Häute, rohe 8170 q (wovon 2050 q aus Oesterreich); Sumach 4580 q (wovon 1330 q aus Oesterreich), sowie sonstige Consumartikel aus Italien und der Levante. Günstiger stellt sich das Verhältniss für die Rohstoffe zum Industriebetrieb, von welchen insbesondere hervorzuheben sind: Rohreis 520.906 q (wovon 476.763 q aus Hinterindien, 44.413 q aus Japan); Rohpetroleum 600.300 q (wovon 519.910 q aus Russland, 80.390 q aus Nordamerika); Maschinenöl 21.140 q (wovon 19.870 q aus Russland); Harze, gemeine 42.010 q; Jute, roh 182.270 q (wovon 180.890 q aus Ostindien); Roheisen 218.410 q; Salpeter 52.283 q (wovon 51.950 q aus Chili). Der Import an Wein erhielt sich auf bedeutender Höhe und bildet einen der wichtigsten Vermittlungsartikel des Platzes; der Import davon betrug im Vorjahre 705.800 q (wovon 294.942 q aus Oesterreich, 394.200 q aus Italien, 8826 q aus Griechenland, 5392 q aus der Türkei). In die gleiche Kategorie fallen die Agrumen, wovon im Vorjahre 87.640 q (meist direct aus Italien) eingeführt wurden. Bedeutend war der Export von Mais (transito), wovon zufolge einer aussergewöhnlichen Conjunctur im Vorjahre 162.823 q nach Fiume kamen, und zwar 82.536 q aus der Türkei, 64.336 q aus Rumänien. Im See-Export ist die Thätigkeit Fiumes zumeist auf die Verkehrsvermittlung beschränkt, da der Platz selbst kaum nennenswerthe Handelsbeziehungen mit den überseeischen Ländern unterhält. Von Bedeutung sind daher vornehmlich nur jene Boden- und Industrieproducte, welche, grösstentheils aus den Ländern der ungarischen Krone stammend, im Jahre 1895 über Fiume zur Verschiffung gelangten. Es sind dies zunächst: Zucker, roh 223.134 q (wovon 154.535 q naeh Italien, 17.390 q nach Grossbritannien, 48.410 q nach der Türkei gingen), Gerste 189.500 q, Mehl 970.295 q, Fisolen 205.260 q, Mineralwässer 35.214 q, Tanninextract 125.035 q, Pflaumen 18.495 q, Sprit 10.100 q, Wein 10.766 q, Cellulose 12.510 q, Papier aller Art 10.870 q, Stärke und Stärkemehl 13.480 q, Fassdauben 33·16 Millionen Stück, ausserdem erhebliche Mengen an Nutz- und Werkholz, für welche Fiume ein ansehnlicher Stapelplatz geworden ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXI. Stückes.) Das am 1. September herausgegebene CLXXXI. Stück enthält unter

Nr. 2508: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 24. August 1896, Z. 17.891/IV, betreffend Regelung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

Nr. 2509: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 13. August 1896, Z. 105.932/I, betreffend Absperrung des ganzen Bezirkes Prnjavor gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Schweinen.

— (Inhalt des CLXXXII. Stückes.) Das am 2. September herausgegebene CLXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2510: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 30. August 1896, Z. 15.098/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Kärnten nach Oberösterreich.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem k. k. Landesregierungsrathe Johann Fekete de Belafalva in Czernowitz die Functionen eines Regierungscommissärs bei den Locomotiveisenbahnen Lużan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin, Nepolokoutz-Wiżnitz und Itzkany-Suezawa übertragen. [Z. 4829/I.]

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Heinrich Schebanek in Pisek die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn von Wodňan nach Moldauthein übertragen. [Z. 5116/I.]

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem k. k. Bezirkshauptmann Josef Bliženec in Melnik die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn Melnik-Mšeno übertragen. [Z. 5186/I]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. October 1896 — bezüglich der Tariferhöhungen, bezw. Aufhebung von Frachtsätzen mit Giltigkeit vom 15. October 1896 — tritt zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. im oben bezeichneten Verkehre der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Vorwortes;
II. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen;
IV. Aufhebung von Frachtsätzen;
V. Schliessung der bisherigen Station „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb." und Aenderung der Stationsbezeichnung „Gera Pforten" in „Gera (Reuss), Sächs. Staatsb.";
VI. Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 31. August 1896. [638]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Güterverkehr Rumänien - Lindau und Vorarlberg.

Aenderung von Tarifbestimmungen.

Mit sofortiger Giltigkeit werden die in den obangeführten Tarifverbänden zur Zeit bestehenden Tarifbestimmungen hinsichtlich der Güterbeförderung von und nach Braila - Dock und Galatz - Dock aufgehoben und durch nachstehende Bestimmungen ersetzt:

„Zollgüter, welche laut Frachtbrief für Braila, Galatz und Constantza bestimmt sind, werden — insofern der Versender die Verzollung an der rumänischen Grenze im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben hat — stets auf Braila - Hafen, Galatz - Docks, bezw. Constantza - Hafen abgefertigt."

„Ebenso werden Güter, welche Ausfuhrs- oder Durchfuhrs-Zollformalitäten in Rumänien unterworfen sind, nur in Braila - Hafen, Galatz - Docks, bezw. Constantza - Hafen zur Abfertigung übernommen und von dort directe abgefertigt."

„Ausserdem können auch alle übrigen Güter, welche in Braila - Hafen, Braila - Docks, Galatz-Docks und Constantza - Hafen mit directen Frachtbriefen zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen, von, bezw. nach diesen Stationen direct abgefertigt werden."

„Die directe Abfertigung von und nach diesen Stationen erfolgt nur, insolange im Tarife Frachtsätze für Braila (loco), Galatz (loco) und Constantza (loco) vorgesehen sind."

„Für die Beförderung der Sendungen von Braila nach dem Hafen und den Docks, bezw. von Galatz nach den Docks, bezw. von Constantza nach dem Hafen oder umgekehrt gelangen die nachstehenden Zuschlagstaxen zur Aufrechnung:

Von oder nach	Für Güter, welche laut Localtarif der Rumänischen Eisenbahnen auf Grund der nachstehenden Classen- und Special-, bezw. Ausnahmetarife berechnet werden				
	Eilgut	Classe I, II und A, sowie sperrige Güter	Classe B und C	Special- und Ausnahmetarife	
	Centimes pro 100 Kilogramm				Francs pro Wagen
Braila-Hafen-Docks	25	15	5	—	5
Galatz-Docks	25	5	5	5 **)	—
Constantza-Hafen *)	Frachtsatz für 8 Kilometer				

*) „Giltig bis zur Einführung directer Frachtsätze für Constantza - Hafen". Die einzuhebende Gebühr pro Frachtbrief und Wagen kann jedoch in keinem Falle die Höchstgebühr von 3 Frcs. 50 Cts. übersteigen.
**) Für Getreide gelangt 1 Frc. pro Wagen (10.000 kg) zur Aufrechnung.

Wien, am 31. August 1896. [639]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnen.

Sonstige Nachrichten.

Beibringung von Viehpässen bei Viehtransporten auf Eisenbahnen. Auf eine Anfrage einer Bahnverwaltung in Betreff der Beibringung von Viehpässen bei Viehtransporten, welche aus mehreren Wagenladungen bestehen, hat das k. k. Ministerium des Innern nachstehende Entscheidung getroffen: Nach § 8 des allgemeinen Thierseuchengesetzes und der zugehörigen Durchführungs-Verordnung vom 29. Februar, bezw. 12. April 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35 und 36, sowie der nachträglich ergangenen administrativen Anordnungen ist die Beibringung von Viehpässen im Verkehre mit Vieh auf Eisenbahnen und Schiffen, auf Viehmärkten, Auctionen und Thierschauen, sowie im Triebe auf Strassen nach Entfernungen über 10 km oder in Herden über grösserc Landstriche erforderlich.

Mit Viehpässen nicht ausgewiesene Vichstücke oder ganze Transporte dürfen daher speciell in Eisenbahnstationen zum Weitertransport nicht angenommen werden.

Sofern im Eisenbahnverkehre bei ordnungsmässig verladenem Vieh unvorhergesehene Verhältnisse oder Ereignisse die Ausschaltung einzelner Wagenladungen von Vieh eines in mehreren Waggons vertheilten gemeinsamen Transportes aus dem ursprünglich benützten Zuge nothwendig machen, ohne dass für dasselbe ein besonderer Cummulativpass oder Einzelpässe vorliegen würden, so besteht bei sinngemässer Anwendung des letzten Alinea der erwähnten Durchführungs-Verordnung zum § 8 des allgemeinen Thierseuchengesetzes kein Anstand, dass in einem solchen Falle nach Massgabe der Bestimmungen der gemeinsamen Manipulationsvorschrift der Bahnen (Instruction Nr. II, Theil III, Art. 11, P. 3) vorgegangen werde, indem hiedurch bei genauer Einhaltung derselben den veterinärgesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen erscheint. [21. August, Z. 1417/III.]

Ausfuhrtarif für den Verkehr von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen trs., Prostken trs., Illowo trs. und Alexandrowo trs. vom 1. Jänner 1895. (Einführung des III. Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 13. August ist der III. Nachtrag, enthaltend:

a) Ergänzung der besonderen Bestimmungen,
b) Gebühren für die Ueberführung der Sendungen von der deutschen nach der russischen Grenzstation,
c) Berichtigungen,

zur Einführung gelangt.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Einführung des Nachtrages IV.) Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894 trat am 1. September ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B zur Verkehrsordnung;
II. Ergänzungen der Ziffern 5 und 9 c des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter;
III Ergänzung der Position „Graphit" im Specialtarif II der Güterclassification;
IV. Berichtigungen.

Die Aenderungen zu II und III, welche die Tarifirung von Gas- und Wassermessern nach der allgemeinen Stückgutclasse und des von Ceylon, England (Cumberland) und Sibirien stammenden Graphits nach Specialtarif II betreffen, treten erst mit dem 1. October in Kraft.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. (Verkauf der neuen Tarife.) Die mit dem 1. September in Kraft getretenen neuen Tarife für die Beförderung von Gütern — Heft 1 nebst Anhang und Heft 2 — sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen sind vom 21. August ab bei den Stationscassen der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz käuflich zu haben.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Güterabfertigung im Verkehre mit der Haltestelle Geigant.) Der Güterverkehr der ab 1. August eröffneten Haltestelle Geigant an der Localbahn Cham-Waldmünchen mit den bayerischen Privatbahnen und mit den sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird vorerst nicht direct abgefertigt, sondern auf der Station Cham unter Anwendung der für diese Station giltigen Frachtsätze des einschlägigen directen Gütertarifes und der nachstehenden Transitsätze umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Kilometer	Es gelten zwischen Cham und	nachstehende Transitfrachtsätze für 100 kg in Mark										
		Stückgut			Wagenladungen						Ausnahmetarif für	
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarif				Holz des Specialtarifes II	Stammholz
					A¹	B	A²	I	II	III*		
14	Geigant	0·42	0·25	0·21	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Cham—Geigant, Specialtarif III, 0·03 Mk. für 100 kg.

Für den Verkehr mit ausserbayerischen Eisenbahnen über Furth i. W. gelten zwischen Cham und Geigant

nachstehende Transitfrachtsätze für 100 kg in Mark										
Stückgut			Wagenladungen						Ausnahmetarif für	
Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarif				Holz des Specialtarifes II	Stammholz
			A¹	B	A²	I	II	III		
0·48	0·29	0·29	0·20	0·16	0·14	0·14	0·12	0·11	0·11	0·10

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Fahrkartenausgabe in den Stationen Grafing, Uebersee, Freilassing und Bad Reichenhall.) Mit dem Tage der Einführung der Perronsperre auf den Stationen der Bahnstrecken München O.-B.—Rosenheim—Salzburg und Freilassing—Bad Reichenhall erfolgt an den Stationen Grafing, Uebersee, Freilassing und Bad Reichenhall die Abgabe der Fahrkarten nach allen Stationen der daselbst anschliessenden Localbahnen nicht mehr durch den Conducteur, sondern ausschliesslich am Schalter.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Ergänzung des Nachtrages II zu Heft C der Verkehrsordnung.) Im Nachtrage II zu Heft C der Verkehrsordnung, giltig vom 1. April 1896, sind nachfolgende Ergänzungen vorzunehmen:

I. Ergänzungen der Ziffern 5 und 9c des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter.

(Seite 23 und 24 des Nachtrages II.)

Am Schlusse der Ziffer 5 ist zuzusetzen: „letzterer auch dann, wenn darin andere Emballagen aus Holz oder den in Ziffer 9 genannten Metallen etc. etc. verpackt sind".

Bei Ziffer 9a ist hinzuzufügen: „Anmerkung: Gas- und Wassermesser fallen nicht hierunter".

Die Anmerkung zu 9c ist in der Weise zu ergänzen, dass hinter „Metallmischungen" einzuschalten ist: „sowie Gas- und Wassermesser".

Die Aenderung wegen der Gas- und Wassermesser tritt erst am 1. October in Kraft, die Aenderung in Ziffer 5 ist bereits am 1. September in Kraft getreten.

II. Ergänzung der Position „Graphit" im Specialtarif II der Güterclassification.

Unter die Position „Graphit" im Specialtarif II der Güterclassification (Seite 33 des Nachtrages II) ist zu setzen: „Der von Ceylon, England (Cumberland) und Sibirien stammende Graphit wird als roher, reiner Graphit angesehen".

Diese Aenderung tritt ebenfalls erst am 1. October in Kraft.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Mit der am 1. October 1896 erfolgenden Eröffnung der Verbindungsstrecke Geiselhöring—Radldorf und der gleichzeitigen Auflassung der bisherigen Bahnstrecken Geiselhöring—Straubing und Geiselhöring—Sünching treten für die Stationen der Strecken

Sünching—Moosham
Straubing—Strasskirchen
Geiselhöring—Mirskofen und
Neufahrn b. Erg.—Eggmühl

im Verkehre mit einer Mehrzahl von bayerischen Stationen Erhöhungen der Entfernungen ein.

Die genauen Entfernungen werden durch Nachtrag III zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895, welcher mit Giltigkeit vom 1. October 1896 voraussichtlich ab 20. September zur Ausgabe gelangt, veröffentlicht.

Vom 1. October ab werden im bezüglichen Personenverkehre, dann im Gepäcks-, Güter-, Vieh- etc. Verkehre der Berechnung der Fahrpreise und Frachtsätze die neuen Entfernungen im Nachtrag III zu Grunde gelegt, ausgenommen:

a) im Personenverkehre zwischen Straubing einerseits und den Stationen Geiselhöring, Sallach, Laberweinting, Mallersdorf, Niederlindhart, Neufahrn b. Erg., Ergoldsbach, Steinrain und Eggmühl andererseits, wofür die derzeitigen Fahrpreise für die Hin- und Rückfahrt in II. und III. Wagenclasse für Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Schülerkarten und Arbeiterkarten unverändert beibehalten werden;
b) im Personenverkehre zwischen Straubing und der neuen Haltestelle Perkam, wofür der Fahrpreis für die Hin- und Rückfahrt in II. und III. Wagenclasse für Zeitkarten u. s. w. nur für 11 Kilometer berechnet wird.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung roher Jute.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1896 gelangte ein Ausnahmetarif für die Beförderung roher Jute von Hamburg B, Harburg und Stettin nach Herby zur Ausfuhr nach Russland zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Niederländisch-Deutscher Verbandsgütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Einführung des Nachtrages V.) Mit 1. September gelangte zum vorbezeichneten Theil I der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Verbandsbestimmungen zu § 69 des Betriebsreglements;
2. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Die im Nachtrag mit einem † bezeichneten Aenderungen treten erst mit 15. October in Wirksamkeit.

Belgisch-Deutscher Verbandsgütertarif, Theil I, Abth. B, vom 1. September 1896. (Aufhebung dieses Tarifes.) Der seit 1. Jänner 1893 bestehende Verbandsgütertarif, Theil I, Abth. B, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände trat mit 31. August ausser Kraft.

An Stelle dieses Tarifheftes gelangte am 1. September ein neuer Theil I B für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände zur Einführung, welcher

1. die allgemeinen Tarifvorschriften,
2. die Güterclassification,
3. den Nebengebührentarif

enthält und bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 90 Pfg. für das Stück bezogen werden kann.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarife für den Artikel „Biertreber".) Mit Wirksamkeit vom 1. September traten für den Artikel „Biertreber" in Wagenladungen von 10.000 kg nachstehende Ausnahmetarife in Kraft:

Kulmbach—Nieder-Flörsheim . . . . 1·— Mk.
München C.-B.—Nieder-Flörsheim . . 1·32 Mk. } für 100 kg

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung von Stationen). Mit Giltigkeit vom 20. August 1896 wurden die Stationen Alt-Rahlstedt der Lübeck-Büchener Eisenbahn, Krossen a. d. Elster des Directionsbezirkes Erfurt und Hattingen des Directionsbezirkes Essen in den Tarif vom 1. Juli 1896 aufgenommen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung von Stationen.) Am 15. August wurden die Stationen Zeil und Langerwehe in den Ausnahmetarif 13 für krummlinig profilirte Bausteine aufgenommen. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Ostdeutscher Gütertarif. (Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 4 a. Mit sofortiger Giltigkeit werden die Stationen Ketschdorf und Neudorf a. Gr. des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau als Versandtstationen in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk des Ostdeutschen Gütertarifes (I/II) einbezogen.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. (Einführung neuer Tarife.) Mit Giltigkeit vom 20. August/1. September 1896 alten/neuen Stils gelangten die nachbezeichneten neuen Tarife zur Einführung:

1. Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Alexandrowo loco und transito, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn, einerseits und deutschen Stationen andererseits. Heft 1. (Preis 0·70 Mk.)

2. Tarif für die directe Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Alexandrowo transito, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn, zur Weiterbeförderung nach Stationen der russischen Eisenbahnen östlich und südlich der Linie Bialystok—Brest—Minsk—Smolensk—Wjäsma—Moskau und den an dieser Linie gelegenen russischen Stationen, sowie nach den Stationen der Strecke Wjäsma—Rehew—Ostasehkowo. Heft 2. (Preis 0·15 Mk.)

3. Tarif

A. für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren zwischen der Station Alexandrowo loco der Warschau-Wiener Eisenbahn einerseits und der Station Thorn des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg andererseits,
B. für die Beförderung von Fahrzeugen von, bezw. nach Alexandrowo loco, bezw. transito im Verkehre mit deutschen Stationen. (Preis 0·10 Mk.)

Druckstücke der vorbezeichneten Tarife können von den Fahrkarten-Ausgabestellen des Bezirkes der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg käuflich bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1416	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Borstenvieh in Wagenladungen	Afnmati Arcestl Babein Bailesti Barbatesti Bibestl Calafat Caracal Carbunesti Popacivasa Corabia Dragasani Frasinet Gilort Golentl Jonesti Pivezi Motatel Partaresti Ramnicul-Valcea Rinreni Romnla Salcuta Segarcea Strajesti Targul-Jin Vislna Vladuleni Zavidenl Stationen der rumänischen Eisenbahnen	Wien St. Marx	Aufrechthaltung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 des Tarifes (Theil II, Heft 1) für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	Vom 10. September 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	1333 1333 1392 1348 1276 1266 1386 1356 1287 1297 1399 1358 1370 1251 1374 1381 1288 1361 1322 1413 1406 1348 1302 1315 1345 1311 1384 1337 1368 Centimes pro Quadratmeter		Im Kartirungswege		
1417	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Südwest-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Die bewilligten Frachtsätze werden auch in jenem Falle angewendet, wenn die Sendungen in den Lagerhäusern der Csaktornyaer Actiengesellschaft oder in den Marburger Lagerhäusern der Steierischen Escompte-Bank eingelagert und von diesen innerhalb der normirten Frist auf Basis des Südwest-Oesterr.-Ungar. Verbandtarifes reexpedirt werden

Von	Nach: Bozen-Gries	Hall	Innsbruck	Jenbach	Roveredo	Schwaz	Trient (Trento)
	Frachtsatz pro 100 kg in Hellern						
Adony Szabolcs	346	358	358	358	364	358	358
Dombovár	314	326	326	326	332	326	326
Döbrököz	318	330	330	330	336	330	330
Gyánt	324	336	336	336	342	336	336
Hidégkút-Gyönk	318	330	330	330	336	330	330
Kurd-Csibrák	318	330	330	330	336	330	330
Pinczehely	318	330	330	330	336	330	330
Sárbogárd	334	346	346	346	352	346	346
Sárosd	340	352	352	352	358	352	352
Simontornya	324	336	336	336	342	336	336
Szent-Agota	340	352	352	352	358	352	352
Szakály-Högyész	318	330	330	330	336	330	330
Szolga-Egyháza	346	358	358	358	364	358	358

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1418	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Algyő Detta Gyertyámos Hódmező-Vásárhely Mokrin Nagy-Kikinda Nagy-Szt. Miklós Orczifalva Oroszlamos O-Bessenyő Perjámos Sárafalva Szeged Szeged Rokus Szőreg Sztamora-Moravicza Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Topolovecz Valkány Varjas Versecz Vojtek Zsombolya	Triest S. B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	Heller inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer 277 310 297 279 287 289 289 307 282 287 294 292 274 274 277 312 304 304 309 284 297 315 309 294	253 287 257 263 269 257 275 277 259 269 285 281 239 249 249 293 257 257 281 263 291 303 281 257	24 23 40 16 18 32 14 30 23 18 9 11 35 25 28 19 47 47 28 21 6 12 28 37	Im Kartirungswege		
1419	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen,	Güter des Specialtarifes 1	Puszta-Pó Tura und vice versa	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	268 232 Heller inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1420	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Frachtgüter der Classen I und II	Bärn-Andersdorf	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	Verschieden	a) 124·0 kr. b) 111·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classen I und II, welche nach der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei Aufliefernng in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden, und aus Gütern anderer Wageuladungsclassen gelangen die vorbezifferten Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht, bei getrennter Gewichtsangabe, die Einzelnberechnung billigere Gebühren ergibt. Im Falle der Zuladung von Im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, sub Abtheilung B, Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, unter III, g) α und β angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgütern der Classen I und II oder der Classe I, bezw. II, hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50 Percent erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird und für das so ermittelte Gesammtgewicht die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze sub a), resp. b) angewendet werden. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze sub a), resp. b) wird Seitens der Eisenbahn eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Ebenso haftet die Eisenbahn nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung des Wagenraumes. Wenn der Versender den Wageuraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausnützt, so steht es der Aufgabsbahn frei, Güter zuzuladeu. Znr Bildung von Wagenladungen im Sinne des Vorstehenden dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss den Vorschriften des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind. Für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und verladenen Eisenbahn-Fahrzeugen (auch Tramwaywaggons) finden die vorstehenden Wageniadungs-Frachtsätze überhaupt keine Anwendung.

Fortlaufende Nummer	1	1421	1422
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2–3	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Betbeiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Möbel aus gebogenem Holze	Petroleum, rob, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Ernsdorf, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Borysław Drohobycz Gorlice Iwonicz Jasło Jedlicze Krechowice Krosno Olszanica Podwołoczyska Rimanów Skolyszyn Ustrzyki Zagorzany
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Genf trs.	Budapest-Ferenczváros
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen im Tarife, Theil I, Abtheilung A, für den Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Cnloz und weiter und Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend geleistet ist. Die Waaren dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen für die Petroleum-Raffinerie-Actiengesellschaft in Orsova bestimmt sein, mit directen Frachtbriefen nach Budapest-Ferenczváros aufgegeben und von dort, aus den Cisternen in die Schiffe geladen, nach Orsova weiter befördert werden
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	Vom 15. September 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8		Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9		Directe Frachtsätze bestehen nicht
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	a*) Möbel, verpackt: 1. von Ernsdorf bis zum Schnittpunkte — Francs Gold für 1000 kg: 3·60; 2. vom Schnittpunkte bis Genf trs. — 59·— unverpackt: 5·40; 59·—	Kreuzer ö. W.: 89; 86; 86; 77; 85; 80; 94; 77; 69; 138; 75; 88; 75; 86
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	b) Möbel, verpackt und unverpackt, von Ernsdorf bis Genf trs. — 43·10 Francs Gold für 1000 kg	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Die Theilsätze unter 1. (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief), die Theilsätze unter 2. (vom Schnittpunkte) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet. Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1423	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Stückgüter der Classen I	Wildenschwert	Krakau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg | a) 5.000 kg b) 10.000 kg | b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	ad a) 167 kr. ad b) 156 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
			II							ad a) 153 kr. ad b) 142 kr.				
1424	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Benzin, rohes, aus Erdöl erzeugt	Budapest-Ferenczváros	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft I vom 1. Jänner 1895	206	126	80	Im Kartirungswege		
				Budapest-Kiterö					206	126	80			
									Heller inclns. Mgb. und ungar. Transportsteuer					

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
32	Nr. 22 vom 25. Februar 1896	Nr. 502	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl (für Brasilien bestimmt)	Zágráb M.Á.V. u. S.B.	Fiume	Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Verlautbarung wird der zugestandene Frachtsatz unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen auf 62 Heller berichtigesetzt	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
42	Nr. 98 vom 29. August 1896	Nr. 1398	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Spiritus	Raitz	Wien K.F.N.B. transit für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel u. Schaffhausen, sowie nach Triest und Italien	Soll es heissen: Von Raitz nach Wien K.F.N.B. und St.E.G. transit für Sendungen nach Triest und Italien	

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (517)

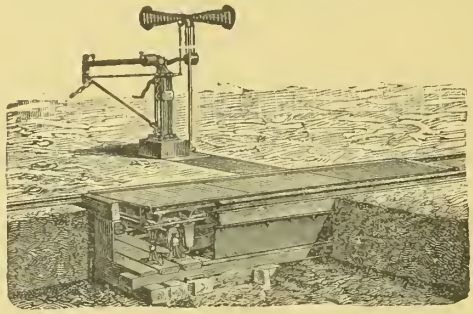
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv.

Wagenfabrik Schustala & Co.

in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegraphenstation.

Gegründet im Jahre 1850. (527)

FABRIKATION:

Eisenbahnfahrzeuge,

als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart, **Salon-** und **Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung, **Post-, Gepäck-** und alle Arten von **Güterwaggons, Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons, Schotter-, Bahn-** und **Kippwagen** etc.

Tramwaywaggons

für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb, ferners alle

Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;

ausserdem

alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen

modernster Façon, **Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen** und alle Arten von **Strassenfuhrwerken** überhaupt.

Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.

Niederlagen:

Wien, I., Kolowratring 8. — Lemberg, II., Carl Ludwigstrasse 5. — Breslau, Tauentzienplatz 7. — Ratibor, Prenss.-Schlesien. — Berlin, Carlstrasse 5. — Czernowitz, Siebenbürgerstrasse 9.

Filialwerkstätten:

Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — Ratibor, Preuss.-Schlesien.

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

DRAISINEN,

Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,

Patronen und Geschosse. (512)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 102. Wien, 8. September 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Finanzen und des Handels vom 22. August 1896, *) betreffend das Verbot der Einfuhr, des Vertriebes und der Verwendung des sogenannten „deutschen Fleischwassers".

Im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung wird auf Grund des Artikels VI des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, dann auf Grund der Bestimmung des § 6 der Ministerial-Verordnung vom 1. Mai 1866, R.-G.-Bl. Nr. 54, die Einfuhr, der Vertrieb und die Verwendung des von der Firma Hch. Kühn & Hultzsch in Dresden unter dem Namen „deutsches Fleischwasser" in den Verkehr gebrachten flüssigen Fleischconservirungsmittels aus sanitären Rücksichten verboten.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Badeni m. p. **Biliński** m. p. **Glanz** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. August 1896, Z. 555/III, an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Interpretation des Ausdruckes „frische Früchte" in § 78, Absatz 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements.

In Erledigung der von der bestandenen k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als damals geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz vorgelegten Eingabe vom 2. März d. J., Z. 48/D.-C., betreffend das Ansuchen der österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen, dass der deutsche und ungarische Text des § 78, Absatz 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements in Bezug auf den Ausdruck „frische Früchte", bezw. „friss gyümölcs" in Uebereinstimmung gebracht werde, wird der k. k. Staatsbahn-Direction als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Herrn königl. ungarischen Handelsminister Nachstehendes mitgetheilt:

Unter „frische Früchte" im Sinne des § 78, Absatz 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements gehören ausser jenen Früchten, welche nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch als Obst bezeichnet werden, und welche eben diesem Sprachgebrauche gemäss in der Position O—1 der Güterclassification des Tariftheiles I angeführt sind, auch noch die sonstigen, zum unmittelbaren Genuss bestimmten Fruchtgattungen, als insbesondere „Südfrüchte, Melonen, Beeren etc.", wobei der Ausdruck „frisch" im Gegensatz zu „getrocknet" oder „gebacken" zur Bezeichnung des ursprünglichen natürlichen Zustandes gewählt ist, welcher bei diesen Producten jederzeit augenscheinlich constatirt werden kann, da diese durch das Trocknen, Backen, Einsäuern etc. eine Aenderung ihrer Substanz erleiden, keineswegs aber kann die Interpretation des Begriffes „frische Früchte" soweit ausgedehnt werden, dass darunter auch Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten zu zählen wären.

Nachdem sohin eine Divergenz zwischen dem deutschen und ungarischen Texte der einschlägigen Bestimmung des Betriebsreglements nicht besteht, entfällt die von der Directoren-Conferenz im Gegenstande in Anregung gebrachte Abänderung.

Wien, am 27. August 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

*) Enthalten in dem am 4. September 1896 ausgegebenen LXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 163.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. August 1896, Z. 7095/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 19. August 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Wrba m. p.

Verzeichniss

des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ableben	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
3874	Frohlik Franz	1					1
3898	Pavičić Peter				1		*a*
4511	Dworczak Josef				1		*a*
6112	Weissheidinger Johann				1		1
6377	Rogowski Nikolaus				1		1
6517	Machaczek Alois	1					1
7271	Sax Johann	1					1
8981	Bradel Friedrich	1					1
9372	Kokoll Carl	1					1
9592	Warzala recte Wardzala Ignaz				1		1
10225	Czech Alois	1					1
10328	Mrahunec				1		1
10338	Kehl Heinrich	1					1
10767	Lechner Josef	1					1
11172	Zopty Rudolf	1					1
11227	Nepokoj Johann	1					1
11396	Hess Josef	1					1
11503	Janicsek Koloman	1					1
11513	Selinger Rudolf	1					1
11518	Spalek Alexander	1					1
11581	Jeřábek Anton	1					1
11712	Linhart Alois	1					1
11887	Bek Josef	1					1
12091	Fetter Roman Anton	1					1
12448	Ribřid Theodor	1					1
12505	Swoboda Josef	1					1
12564	Březina Wenzel	1					1
12602	Maitz Johann	1					1
12722	Güntner Josef	1					1
12740	Pavlovský Wenzel	1					1
12790	Ottorepetz Mathias	1					1
12812	Wölz Stefan	1					1
12869	Jesersky Ferdinand	1					1
12908	Hobza Rudolf	1					1
12930	Mihatsch Alois	1					1
12939	Szubits Georg	1					1
12968	Tenora Franz	1					1
13061	Kardos Gyorgye	1					1
13109	Přihoda Alois	1					1
13132	Stark Johann	1					1
13273	Piroski Johann	1					1
13304	Santorum Angelo	1					1
13334	Kreibisch Johann	1					1
13365	Gyarmathy Ludwig	1					1
13369	Dobowischegg Heinrich	1					1
13391	Filadelfi Andreas	1					1
13412	Jäger Mathias	1					1
13431	Druschnig Johann	1					1
13448	Dekleva Franz	1					1
13453	Gawroński Michael	1					1
13455	Magiera Johann	1					1
13515	Kanafocki Hrinko	1					1
13565	Widmann Cajetan Chr., Edler v.	1					1
13580	Böhm Johann	1					1
13590	Adrian Eduard	1					1
13609	Uchacz Thomas Franz	1					1
13618	Kretz Marek	1					1
13652	Belschan Anton	1					1
13732	Ehgartner Eduard	1					1
13735	Fischer Georg	1					1
13743	Laube Carl	1					1
13767	Hornek Gottlieb	1					1
13784	Blaszczyk Roman Julius	1					1
13807	Romanyk Alexius	1					1
13928	Saipp Johann	1					1
13933	Ecker Johann	1					1
13947	Proksch Johann	1					1
13989	Kurunczy Paul Johann	1					1
13995	Gutwald Josef	1					1
13998	Tanzer Jakob	1					1
14042	Sieniutowicz Josef	1					1
14055	Himmler Franz	1					1
14085	Schneider Hermann	1					1
14089	Männel Julius	1					1
14108	Baumgartner Josef	1					1
14114	Hlavica Johann	1					1
14115	Theiss Anton	1					1
14125	Michalik Josef Stanislaus	1					1
14134	Löffler Florian	1					1
14136	Balász Georg	1					1
14153	Raus Franz	1					1
14169	Slama Laurenz	1					1
14170	Herzog Richard	1					1
14180	Theimer Johann					1	1
14193	Jarzebiński Johann Kasimir	1					1
14195	Ludera Johann	1					1
14208	Klapkowski Valentin	1					1
14219	Danner Otto	1					1
14259	Toman Anton	1					1
14261	Polek Johann	1					1
14269	Bartsch Rudolf	1					1
14279	Weisser Carl	1					1
14288	Fouček Franz	1					1
14309	Stasny Anton	1					1
14314	Both Johann	1					1
14316	Pöter Friedrich	1					1
14326	Kosina Carl	1					1
14327	Danek Franz	1					1
14349	Gibisz Edmund	1					1
14354	Heller Marian	1					1
14382	Hauke Carl	1					1
14388	Filipek Franz	1					1
14409	Rosenthal Ludwig	1					1
14422	Müller Franz	1					1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ableben	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
14444	Riehl Christian	1					1
14448	Taub Moriz	1					1
14459	Steffe Nazario	1					1
14471	Pecina Robert	1					1
14480	Krejčik Franz	1					1
14489	Liebscher Sigmund	1					1
14491	Goryl Jan	1					1
14496	Friedmanszky Georg	1					1
14511	Mayer August	1					1
14520	Plecha Josef	1					1
14522	Neudert Emerich	1					1
14566	Reb Nikolaus	1					1
14575	Švajger Josef	1					1
14585	Pasić Alexander	1					1
14601	Slesaczek Emil	1					1
14621	Čop Mile	1					1
14626	Vindisar Anton	1					1
14658	Herz Josef	1					1
14675	Köthe Franz Friedrich	1					1
14690	Körner Franz	1					1
14697	Hrdlička Carl	1					1
14715	Czuba Franz	1					1
14721	Matasić Mathias	1					1
14736	Kunz Eduard	1					1
14748	Bartoszyński Boleslaus	1					1
14762	Renner Anton	1					1
14767	Marek Wenzel II	1					1
14781	Friedl Vincenz	1					1
14786	Chowanetz Josef	1					1
14794	Pasching Josef	1					1
14795	Schaller Julius	1					1
14800	Schandl Alfons	1					1
14804	Kunz Alois	1					1
14815	Chlopek Anton	1					1
14823	Wagner Carl	1					1
14837	Schwarz Jakob Eduard	1					1
14846	Preussler Carl Anton	1					1
14847	Schneller Leopold	1					1
14850	Palla Josef	1					1
14852	Erjavec Josef	1					1
14854	Kunze alias Concswitz Eduard	1					1
14855	Kroneiser August	1					1
14868	Reinfeld Anton	1					1
14873	Grögler Josef	1					1
14874	Born Heinrich	1					1
14876	Gesslbauer Johann	1					1
14877	Schauer Franz	1					1
14893	Dorner Josef	1					1
14900	Pelikan Carl	1					1
14905	Winkler Bernhard	1					1
14916	Blahetek Jakob	1					1
14919	Kubiček Carl	1					1
14923	Rakovsky Dragutin				1		1
14928	Burger Kasimir	1					1
14938	Güntner Franz	1					1
14956	Zips Hubert	1					1
14961	Matko Ludwig	1					1
14968	Slezák Jakob	1					1
14974	Sommer Josef	1					1
14982	Hauschild Josef	1					1
14987	Feischl Carl	1					1
14990	Messmer Ignaz	1					1
14991	Schwarz Heinrich	1					1
14997	Mika Franz	1					1
15022	Cichinski Carl	1					1
15029	Riegl Franz	1					1
15030	Mairinger Johann	1					1
15031	Prax Johann	1					1
15040	Weiss Simon alias Alexander	1					1
15055	Login Eugen	1					1
15083	Pohajda Ferdinand	1					1
15086	Petz Ignaz	1					1
15092	Radstüber Josef	1					1
15124	Josef Carl	1					1
15128	Beichl Johann	1					1
15137	Lothspeich Peter	1					1
15147	Vitovec Franz	1					1
15162	Meichlbeckh Josef		1				1
15204	Krbeček Jakob	1					1
15246	Kolař Peter				1		1
15261	Szydlowski vel Kalinowski Jan	1					1
15266	Ladziński Franz	1					1
15272	Kren Mathias	1					1
15278	Wallewsin Josef	1					1
15279	Kurucz Georg	1					1
15293	Kiss Mathias Josef	1					1
15300	Langhammer Theodor	1					1
15305	Weindl Franz	1					1
15327	Wind Alois	1					1
15335	Röhlich Franz	1					1
15343	Zimmermann Eduard	1					1
15350	Mailler Anton	1					1
15363	Woschalik Franz	1					1
15391	Lamminger Heinrich	1					1
15409	Diblik Franz	1					1
15425	Horak Leopold	1					1
15458	Frank Franz	1					1

a Certificate unermirbar.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg: Erweiterung der Station Wolfsberg: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Wolfsberg behufs Anschlusses der projectirten Bahnlinie Wolfsberg—Zeltweg für den 10. September in der Station Wolfsberg anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Landesregierungssecretär Franz Mayrhofer von Grünbühel bestimmt. [E.-M.-Z. 2407/IV.]

— (Localbahn Grosslupp-Gottschee: Hebung der Bahnnivellette und Erweiterung eines Durchlasses: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Hebung der Bahnnivellette in km 15·2/6 der Localbahn Grosslupp-Gottschee und der Erweiterung des daselbst bestehenden Durchlasses für den 7. September anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Landesregierungsrath Ludwig Marquis von Gozani bestimmt. [E.-M.-Z. 2904/IV.]

Mühlkreisbahn. (Bauherstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Versicherung der Einschnittsböschung in km 14·827 bis 14·835, die Erbreiterung des Weges in km 20·9 bis 21·0 und die Anlage einer Stützmauer in km 33·3/1 der Mühlkreisbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 2602/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Schleppbahn von der Station Oderberg zum Röhrenwalzwerke des Albert Hahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Albert Hahn die Concession zum Baue und Betriebe einer von der Station Oderberg abzweigenden und zum Röhrenwalzwerke des Genannten führenden Schleppbahn ertheilt und das Project an die k. k. Landesregierung in Troppau zur Durchführung der politischen Begehung geleitet. [E.-M.-Z. 671/IV.]

— (Errichtung eines Feuerlöschzeughauses und Umgestaltung des bestehenden Heizhauses in der Station Schönbrunn: Baubewilligung.) Für die in weiterer Ausgestaltung des Bahnhofes in Schönbrunn daselbst beabsichtigte Herstellung eines Feuerlöschzeughauses und Umgestaltung des bestehenden Heizhauses für Stations- und Bahnerhaltungszwecke wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2665/IV.]

— (Herstellung eines hölzernen Postschuppens in Göding.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat mit Note vom 21. August, Z. 31.488, für die Herstellung eines hölzernen Postschuppenanbaues an das Aufnahmsgebäude in der Station Göding der Linie Wien—Krakau den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2723/IV.]

— (Errichtung eines Thorwächterhauses im Werkstättenrayon am Bahnhofe in Mähr.-Ostrau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat für die Errichtung eines Thorwächterhauses im Werkstättenrayon am Bahnhofe in Mähr.-Ostrau der Linie Wien—Krakau auf Grund der Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2624/IV.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Anlage eines zweiten Brunnens in der Wasserstation Friedek-Mistek.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat für das Project, betreffend die Erhöhung der Ergiebigkeit der Wasserstation Friedek-Mistek durch Anlage eines zweiten Brunnens am Ostrawitzaflusse und Herstellung einer geeigneten Zuleitung, den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 1238/IV.]

— (Vergrösserung des Postgebäudes im Bahnhofe Krakau.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Postgebäudes im Bahnhofe Krakau (K.F.N.) im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2654/IV.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Linie Oderberg—Csacza: Erweiterung des Betriebsgebäudes am Frachtenbahnhofe Teschen: Baubewilligung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat mit Note vom 29. August, Z. 13.710, für das Project, betreffend die Erweiterung des Betriebsgebäudes am Frachtenbahnhofe in Teschen der Linie Oderberg—Csacza, den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3275/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Strassenbrückenwaage in der Station Herrndorf.) Das von der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project für eine von der Kolleschowitzer Zuckerfabrik auszuführende Strassenbrückenwaage in der Station Herrndorf wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2962.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung der Wasserreservoirs in der Station Brüsau-Brünnlitz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat für die Auswechslung, bezw. Vergrösserung dieser Wasserreservoirs und für die hiedurch bedingte Adaptirung des Anbaues an die Locomotivremise den Bauconsens Namens des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2884/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Zubau an das Wasserstationsgebäude in Gaya.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat für die Herstellung eines Zubaues an den Anbau des Wasserstationsgebäudes in der Station Gaya der Linie Brünn—Vlarapass behufs Vergrösserung der Wohnung die principielle Genehmigung ertheilt. [E.-M.-Z. 2260/IV.]

Localbahn Borki wielkie-Grzymałow. (Variante km 30·750: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. August die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die Variante von km 30·750 bis Ende der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7438.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte im Tátragebiete. (Bau einer schmalspurigen Touristenbahn von Tátra-Lomnicz bis Tátra-füred [Bad Schmeks].) Die Interessenten des Tátrágebietes (Comitat Szepes [Zips]) haben den Beschluss gefasst, das bereits bestehende Touristen-Bahnnetz durch den Ausbau der Strecke Tátra-Lomnitz bis Tátra-füred zu ergänzen. Die in Aussicht genommene Linie soll als schmalspurige Linie (0·76 m Spurweite) mit elektrischem Betriebe, und zwar entweder durchaus als Adhäsionsbahn oder eventuell durch Einlage einer Zahnrad-Theilstrecke mit gemischtem Betriebe erbaut werden. Nach Ausbau dieser Linie, deren Financirung bereits als gesichert zu betrachten ist, werden die hervorragendsten und bereits mit internationalem Comfort ausgestatteten Tátra-Curorte, und zwar der Csorbaer See (1351 m Seehöhe), welcher durch die schmalspurige Zahnradbahn Csorba-Csorbaer See (1 m Spurweite), deren Eröffnung am 28. Juli stattfand (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93), Tátra-Lomnicz, dessen Verbindungsbahn mit Poprád-Felka im Laufe der nächsten Zeit eröffnet werden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96), schliesslich Tátra-füred durch die projectirte Linie Tátra-Lomnicz—Tátra-füred und deren Verbindung mit der Hauptlinie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in den Weltverkehr einbezogen werden. Auch ein vierter Punkt, und zwar die „Tengerszem-csus“ (Meeraugen-Spitze) auf der Hohen Tátra (ungar.-galiz. Grenze), wird durch eine bis zum Csorbaer See geplante Touristenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72, Vorconcession Post 4) binnen Kurzem mit der Station Csorba der Kaschau-Oderberger Bahn verbunden werden.

Flügelbahn Börgönd-Sárbogárd der Fehér (Weissenburg) und Tolnaer Comitats-Localbahnen. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 102 vom 23. August und dessen darauf folgende Nummern verlautbart die mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 15. Juli, Z. 49.357, erflossene Concession zum Baue und Betriebe der von der Station Börgönd der Linie Székesfehérvár—Adony-Szabolcs—Paks der Fehér und Tolnaer Comitats-Localbahnen aus diese in der Station Sárbogárd mit der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Sárbogárd—Szegzárd verbindenden Localbahn Börgönd-Sárbogard (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87). Concessionäre dieser Linie sind Edmund Szeniczey, die Budapester Bauunternehmungsfirma Armin Schwartz de Zimony & Söhne und Isidor Környei. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit 955.000 fl., d. i. mit 32.372 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 73.750 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Projectirte Eisenbahn Alvincz — Nagy-Szeben—Vöröstorony-Szóros (Rothenthurmpass) — Landesgrenze. (Politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Alvincz—Nagy-Szeben.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Alvincz—Nagy-Szeben der concessionirten Linie Alvincz — Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Vöröstorony-Szóros—ungarisch-rumänische Landesgrenze (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 47) angeordnet. Die Theilstrecke Nagy-Szeben—Oltbrücke—Vöröstorony-Szóros — ungarisch-rumänische Landesgrenze ist eine jener Linien, welche zum Anschlusse an das rumänische Eisenbahnnetz im Sinne der zwischen den Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Rumänien abgeschlossenen, als G.-A. XL ex 1891 inrotulirten Convention bis Ende 1897 auszubauen sind und für welche von Nagy-Szeben aus bereits in nördlicher Richtung der Anschluss an die Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal durch die Linie Kis-Kapus—Nagy-Szeben—Fogaras bereits gegeben ist. Der Hauptzweck der nunmehr zu begehenden Theilstrecke Alvincz—Nagy-Szeben ist vornehmlich der der Herstellung einer zweiten Verbindung durch Anschluss an die Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis, und wird durch diese eine kürzere Verbindung zwischen Budapest und Vöröstorony hergestellt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Orion“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 1763 T. Gehalt ist am 9. Juli mit 29 Passagieren und 828 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 9403 Stück Hölzern verschiedener Gattungen von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 39 Colli Esswaaren, 19 Colli Spirituosen, 12 Colli Mineralwässer, 3 Colli chemische Producte, 26 Colli Bier, 2 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Papier, 8 Colli Wein, 4 Colli Kurzwaaren, 40 Colli Zucker, 5 Colli Oel, 66 Stück Gespärre, 161 Stück Balken, 8 Stück Masten, 2000 Stück halbzöllige Bretter, 1490 Bretter, 70 Stück Fugleisten, 100 Stück gesägte Holzstücke, 1344 Stück Holzstaffel, 200 Stück Pfosten; nach Bassorah 5 Colli Manufacturwaaren, 236 Colli nicht besonders benanntes Holz für Kistchen; nach Batavia 6 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 2 Colli Manufacturwaaren; nach Padang 40 Colli Bier, 25 Colli Mehl, 1 Collo Metallwaaren; nach Bagdad 150 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 100 Colli Zündhölzchen; nach Soerabaya 29 Colli Seife; nach Sucz 12 Colli Esswaaren, 15 Colli Zucker, 50 Colli Papier, 2 Colli Spiritus, 27 Colli Lampen; nach Gedda 3 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Papier, 4 Colli Zucker, 16 Colli Esswaaren; nach Aden 10 Colli Metallwaaren, 3 Colli Lampen, 20 Colli Zucker, 31 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Mehl, 25 Colli Zündhölzchen, 26 Colli Glasperlen, 27 Colli Garne, 1373 Stück Bretter, 300 Stück Staffeln, 400 Stück Halbstaffeln, 100 Stück halbzöllige Bretter, 80 Stück Fugleisten; nach Hodeidah 294 Colli Papier, 5 Colli Porzellanwaaren, 15 Colli Seife, 100 Colli Zucker, 10 Colli Mineralwässer, 1 Collo Schuhwaaren, 1 Collo Lampen, 4 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Esswaaren; nach Massaua 147 Colli Zucker, 125 Colli Bier, 194 Colli Spiritus, 1 Collo Manufacturwaaren, 9 Colli Esswaaren, 1 Collo Baumwollwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 135 Stück dünne Holzstreifen; nach Zanzibar 250 Colli Mehl, 5 Colli Esswaaren, 2 Colli Wagen, 2 Colli Seife; nach Gedda 115 Colli Zündhölzchen; nach Dar-es-Salam 7 Colli Mehl; nach Port-Natal 1 Collo Manufacturwaaren; nach Chinde 75 Colli Glasperlen; nach Suakim 400 Stück Bretter, 300 Stück halbzöllige Bretter, 20 Stück starke Pfosten, 500 Stück Staffeln, 100 Stück Fugleisten; nach Bombay 38 Colli Zündhölzchen, 4 Colli Schuhwaaren, 95 Colli Baumwollwaaren, 94 Colli Glaswaaren, 1 Collo Porzellanwaaren, 6 Colli Droguen, 13 Colli Garne, 14 Colli Knöpfe, 36 Colli Glasperlen, 90 Colli Farben, 18 Colli Spielwaaren, 10 Colli Musikinstrumente, 3 Colli Spiritus, 99 Colli Kurzwaaren, 348 Colli Metallwaaren, 106 Colli Manufacturwaaren, 27 Colli Lampen, 864 Colli Papier, 17 Colli Möbel, 7 Colli Uhren, 14 Colli Mützen; nach Karachi 3 Colli Mützen, 9 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 9 Colli Glaswaaren; nach Bassorah 18 Colli Glaswaaren, 210 Colli Papier, 10 Colli Porzellanwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Mützen, 4 Colli Farben, 100 Colli Zündhölzchen, 24 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Kurzwaaren; nach Bagdad 2 Colli Manufacturwaaren; nach Mahomerah 7 Colli Baumwollwaaren; naeh Colombo 2 Colli Glaswaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Möbel, 2 Colli Garne, 1 Collo Manufacturwaaren, 36 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 65 Colli Metallwaaren, 12 Colli chemische Producte, 5 Colli Baumwollwaaren, 17 Colli Lampen, 14 Colli Kurzwaaren; nach Sidney 6 Colli Tabak, 7 Colli chemische Producte; nach Madras 1 Collo Baumwollwaaren, 2 Colli Garne, 3 Colli Knöpfe, 23 Colli Metallwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 8 Colli Lampen, 9 Colli Kurzwaaren, 35 Colli Papier; nach Calcutta 37 Colli Kurzwaaren, 40 Colli Knöpfe, 11 Colli Glasperlen, 280 Colli Baumwollwaaren, 166 Colli Metallwaaren, 3 Colli Möbel, 277 Colli Papier, 63 Colli Glaswaaren, 12 Colli Garne, 360 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Lampen, 2 Colli Droguen, 12 Colli Mehl, 5 Colli Farben; nach Penang 2 Colli Metallwaaren, 2 Colli Porzellanwaaren, 12 Colli Papier, 1 Collo Baumwollwaaren, 8 Colli Garne, 5 Colli Kurzwaaren; nach Singapore 32 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Glasperlen, 2 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 2 Colli Tabak, 4 Colli Mützen, 56 Colli Wein, 10 Colli Mehl, 3 Colli Porzellanwaaren, 66 Colli Papier, 30 Colli Bier; nach Batavia 10 Colli Erdwachs, 1 Collo Metallwaaren, 3 Colli Papier; nach Soerabaya 40 Colli Wein, 1 Collo Mützen, 4 Colli Metallwaaren, 17 Colli Garne, 10 Colli Spielwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren, 74 Colli Mehl, 100 Colli Erdwachs, 10 Colli Glasperlen; nach Samarang 18 Colli Papier; nach Padang 5 Colli Papier, 1 Collo Metallwaaren; nach Ternate 15 Colli Glasperlen, 1 Collo Baumwollwaaren; nach Cheribon 10 Colli Erdwachs, 8 Colli Garne; nach Macassar 30 Colli Mehl; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Siboga 20 Colli Mehl; nach Bangkok 16 Colli Garne; nach Hongkong 13 Colli Metallwaaren, 3 Colli Kurzwaaren; nach Manila 10 Colli Glasperlen, 22 Colli Papier; nach Shanghai 2 Colli Metallwaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Möbel; nach Kobe 23 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Kurzwaaren; nach Yokohama 20 Colli Liqueure, 5 Colli Obst; nach Port-Said 14 Colli Esswaaren, 14 Colli Verschiedenes; nach Aden 10 Colli Spiritus; nach Massaua 50 Colli Bier, 100 Colli Spiritus, 2 Colli Schuhwaaren; nach Zanzibar 50 Colli Mehl, 100 Colli Farben, 5 Colli Kurzwaaren, 301 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Papier, 18 Colli Uhren; nach Bagdad 8 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Farben und 18 Colli Leder. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 684.713 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis 10. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

4. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danae“, Capitän B. Cobol, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Miluà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna nnd Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

5. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade“, Capitän P. Harlovich, mit Berührnng von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Metkovich. Ueberschiffnng in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Vesta“, Capitän G. Klausberger, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien).

8. „ nm 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis“, Capitän G. Sucich, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Staguo grande.

9. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino“, Capitän R. Babarovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa anf der Rückfahrt: Auschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbraud“, Capitän A. Bilaffer, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Gravosa nnd Cattaro.

Venedig.

4. Septbr., Dampfer „Carlotta“, Capitän R. Mayer,
7. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Mitis,
9. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Mitis,

} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:

Sonntag den 6. September, Dampfer „Graf Wurmband“ von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Sonntag den 6. September, Dampfer „Carlotta“ von Venedig nach Triest nnd retour. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früh, von Triest um Mitternacht.

Dienstag den 8. September, Dampfer „Carlotta“ von Venedig nach Triest und retonr. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früh, von Triest um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

6. Septbr., um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Tebe“, Capitän L. de Stabile, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytileno.

6. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien) Dampfer „Vesta“, Capitän G. Klausberger, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonicb, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

9. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Capitän A. Orlando, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

9. „ um 4 Uhr Nachmittags (Alexandrien über Fiume), Dampfer „Minerva“, Capitän L. Barichievich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

10. Septbr., um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa), Dampfer „Thalia", Capitän F. Cossovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Knstendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän G. de Grisogono, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai nnd Kobe.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän . . . . . , mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

20. Septbr., Dampfer „Orion", Capitän E. Klun, nach Santos, mit Berührung von Finme, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 1. Juli:

Eperjes-Bartfelder Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 6. Juli:

Kisujszállás - Dévaványa - Gyomaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897)

Szilagysager Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 7. Juli:

Bekeser Vicinalbahn. Prioritätsactien. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Csakathurn-Agramer Localbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 31. Juli:

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silberprioritäten v. J. 1868, 1871 und 1872 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 29. August:

Zsitvathalbahn. Prioritätsactien.

Am 1. Septeinber:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888 (Rückzahlung ab 1. December).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. (Rückzahlung ab 1. März 1897).

Conversion und Emission.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft emittirt auf Grund der Ermächtigung der ordentlichen Generalversammlung ihrer Actionäre vom 20. April 1895 und mit Genehmigung der k. k. österreichischen Staatsverwaltung behufs Convertirung oder Einlösung ihrer 4percent. Prioritätsanleihe ddo. Teplitz den 28. April 1880 im nrsprünglichen Betrage von Mk. 26,700.000 deutscher Reichswährung, ferner behufs Bedeckung der Kosten der Herstellung der mit der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 13. Juni 1896, R.-G.-Bl. Nr. 115, concessionirten Localbahn Teplitz (Settenz) nach Reichenberg, sowie behufs Bedeckung der Kosten für Investitionen eine neue $3^1/_2$percent. Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von Mk. 76,500.000 deutscher Reichswährung, von welcher zunächst der Theilbetrag per Mk. 45,000.000 zur Begebung gelangt. Diese Prioritätsanleihe wird in auf den Ueberbringer lautenden Theilschuldverschreibungen à Mk. 300, 1000, 1500 und 5000 deutscher Reichswährung ausgefertigt und vom 1. Juli 1896 angefangen halbjährig verzinst. Die Rückzahlung der Anleihe erfolgt im Wege der im April eines jeden Jahres zu bewirkenden Auslosung vom Jahre 1896 angefangen bis zum Jahre 1985. Vom Jahre 1900 an ist jedoch der Schuldnerin gestattet, eine beliebig grössere Anzahl von Schuldverschreibungen jährlich auszulosen und zurückzuzahlen. Fur die Anleihe haftet das gesammte bewegliche und unbewegliche Vermögen und das Erträgniss der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Wie sich aus Vorstehendem ergibt, ist die neue $3^1/_2$percent. Prioritätsanleihe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zur Convertirung oder Einlösung der 4percent. Prioritätsanleihe dieser Gesellschaft, vom 28. April 1880, mit bestimmt. In Folge dessen wird die genannte Gesellschaft den noch im Umlaufe befindlichen Betrag ihrer 4percent. Prioritätsanleihe durch besondere Bekanntmachung rechtzeitig für den 30. Juni 1897 zur Rückzahlung kündigen. Es wird jedoch den Inhabern von Schuldverschreibungen dieser 4percent. Anleihe der Umtausch gegen Schuldverschreibungen der neuen $3^1/_2$percent. Anleihe, welche mit dem deutschen Reichsstempel versehen sind, in der Weise angeboten, dass dieselben für je Mk. 100 Nominale 4percent. Schuldverschreibungen mit Talon, Mk. 100 Nominale $3^1/_2$percent. Schuldverschreibungen mit Coupons per 31. December 1896 zu beziehen berechtigt sind. Ausserdem erhalten die Inhaber eine Vergütung von $1^1/_2$ pCt. des Nominalbetrages der zum Umtausch eingereichten Schuldverschreibungen als Convertirungsprämie und als Ausgleich der zwischen den Zinsen der 4percent. Schuldverschreibungen und den Zinsen der darauf entfallenden neuen $3^1/_2$percent. Schuldverschreibungen für die Zeit vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897 sich ergebenden Differenz. Der Umtausch ist bis inclusive den 4. September d. J. anzumelden. Gleichzeitig wird ein Betrag von Nominale Mk. 20,000.000 der neuen $3^1/_2$percent. Schuldverschreibungen zur Subscription gegen Baarzahlung aufgelegt. Die Zeichnungen wurden am 3. und 4. September d. J. entgegengenommen. Der Subscriptionscours beträgt 100pCt., exclusive der besonders zu vergütenden laufenden Zinsen.

Generalversammlungen.

10. Septembcr. Actiengesellschaft Localbahn Zwittau-Polička.

10. September. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn (ausserordentliche).

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro August 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	4551·64	924·31	1981·81	3494·14
Roggen	593·08	535·41	785·95	342·54
Gerste	1045·48	—	214·32	831·16
Hafer	191·73	103·66	159·70	935·69
Mais	5533·76	0·50	597·83	4936·43
Mehl	300·90	7·65	91·25	217·30
Wein	3594·39	231·02	411·34	3414·07
Verschiedene . . .	10062·01	557·14	1182·34	9436·81
Zusammen .	25872·99	2359·69	5424·54	22808·14
Versicherungswerth	609.940	29.300	70.950	568.290

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	27	9	11	25
Versicherungswerth .	173.101	49.314	56.314	166.101
Abgesondert übertragene Warrants . .	7	4	5	6
Versicherungswerth .	67.625	22.100	23.325	66.400
Lombardbetrag . . .	44.040	12.300	12.840	43.500

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	August 1896				August 1895			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	244.508	336.436	280.072	300.872	216.132	109.925	117.856	208.201
Darunter:								
Weizen	25.699	43.803	51.725	17.777	36 252	26.902	34.224	28.930
Roggen	6.415	41.999	38.627	9.787	60.297	6.325	16.007	50.615
Gerste	30.782	40.665	25.386	46 061	17.406	6.507	12.819	11.094
Hafer	7.801	9.836	15.642	1.995	16.613	13.191	22.868	6.936
Mais	91.261	166.773	120.007	138.027	34.627	28.606	18.775	44.458
Hirse	1.157	146	548	755	1.214	24	541	697
Bohnen	3.339	100	1.116	2.323	493	503	364	632
Erbsen	593	—	229	364	674	101	310	465
Malz	1.185	914	458	1.641	2.454	458	146	2.766
Raps	17.911	17.019	1.585	33.345	13.586	17.179	3.583	27.182
Hanfsamen	393	—	163	230	162	—	162	—
Wicken	978	580	327	1.231	275	271	9	537
Mehl	6.046	2.180	2.750	5.476	3.371	5.718	3.780	5.309
Kleie	203	1.120	500	823	1.180	500	467	1.213
	193.763	325.135	259.063	259.835	188.604	106.285	114.055	180.834
Spiritus	1.196	—	4	1.192	1.843	206	—	2.049
Zucker	28.344	6.075	15.657	18.762	6.701	590	1.189	6.102
Wein	3.986	691	1.470	3.207	1.698	63	292	1.469
Oele und Fette	1.885	1.487	388	2.984	1.899	468	268	2.099
Sonstige Waaren	15.334	3.048	3.490	14.892	15.387	2.313	2 052	15.648
Mittlere Tagesbewegung . .	23.537 Meter-Centner				12.655 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,002.635	1,609.955	1,612.070	3 000.520	2,168.920	585.690	651.925	2,102.685

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	62	41	16	87	70	9	13	66
Versicherungswerth . . fl.	170.890·—	45.100·—	76.600·—	139.390·—	325.020·—	38.750·—	66.050·—	297.720·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	7	—	—	7	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	23.100·—	—	—	23.100·—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . . fl.	11.280·—	—	—	11.280·—	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat August 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten August	Ausgelagert vom ersten bis letzten August	Stand am letzten August 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	96.362	14.001	30.608	79.755
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	5 912	1.768	748	6.932
Kaffee	3.620	374	607	3.387
Wein	4.327	2.603	2.711	4.219
Zucker	63.519	4.569	20.433	47.655
Diverse	18.984	4.687	6.109	17.562
Asseeuranzwerth . . fl.	4,209.521	616.120	1,154.547	3,671.094

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten August	Zurückgelangt vom ersten bis letzten August	Stand am letzten August 1896
Lagerscheine:				
Stück	24	2	3	23
Versicherungswerth . fl.	51.150	5.000	5.600	50.550
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	13.800	—	2.900	10.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat August 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1896	Eingelagert (vom ersten bis letzten August)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten August)	Stand am letzten August 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	70.061	28.334	9.653	88.742
Darunter wichtige Waaren:				
Gerste	2.613	303	206	2.710
Mais	59.081	26.033	4.806	80.308
Reps	3.098	1.001	1.504	2.595
Diverse	5.269	997	3.137	3.129
Assecuranzwerth . . fl.	388.610	140.595	66.450	462.755

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1896	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen (vom ersten bis letzten August)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten August)	Stand am letzten August 1896
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat August 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanfsamen	101·06	—	—	101·06	—	—	—	—
Gerste	62·40	—	10	52·40	—	—	—	—
Hafer	—	—	—	—	—	—	—	—
Erbsen	—	—	—	—	181·65	—	99·28	82·37
Bohnen	1.409·09	—	202·96	1.206·13	124·27	—	—	124·27
Raps	—	—	—	—	—	—	—	—
Zucker	185·46	—	127·70	57·76	—	—	—	—
Leinsamen	3·72	—	—	3·72	—	—	—	—
Leindotter	27·59	—	—	27·59	—	—	—	—
Thymothe	21·74	—	—	21·74	—	—	—	—
Diverse	548·58	251·40	304·93	495·05	—	—	—	—
Zusammen	2.359·64	251·40	645·59	1.965·45	305·92	—	99·28	206·64
Versicherungswerth . . fl.	29.230	6.150	11.119	24.261	2.850	—	800	2.050
Spiritus	3.510·55	111·38	386·03	3.235·90	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	50.281	1.448	5.301	46.428	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlanf am letzten	Im Umlanf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	10	—	1	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	15.045	—	1.262	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Herausgabe des Nachtrages IV zu dem ab 1. März 1894 giltigen Ausnahmetarife für Mehl und Mahlproducte.

Mit 1. October 1896 gelangt der Nachtrag IV zum obigen Ausnahmetarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Střebichovic-Vinařic (St. E. G.);
2. Aenderung der Tarifbestimmungen;
3. Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 3. September 1896. [640]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für todtes Geflügel, todtes Stechvieh etc. von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Wien (St. Marx).

Mit 1. October 1896 und bei Frachterhöhungen mit 1. November 1896 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung von todtem Geflügel, todtem Stechvieh, Wildpret und frischem Fleisch von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach der Station Wien (St. Marx) der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Tarif vom 1. November 1895 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Wien, am 5. September 1896. [641]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bestimmungen für den Verkehr mit Braila-Hafen und Galati-Dock.

In Folge Ermässigung der Verbindungsbahngebühren für den Verkehr mit Galati-Dock, sowie mit Rücksicht auf die Verlegung des Zollamtes in Constanta, erleiden die am 1. Mai 1896 mit Nachtrag III zu Heft 1 des Tarifes, Theil II, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband eingeführten Bestimmungen für den Verkehr mit Braila-Hafen und Galati-Dock nachfolgende Aenderung und treten unter Einem für den Verkehr mit Constanta-Hafen nachfolgende Bestimmungen in Kraft:

„Zollgüter, welche laut Frachtbrief für Braila, Galati und Constanta bestimmt sind, werden — insofern der Versender die Verzollung an der rumänischen Grenze im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben hat — stets auf Braila-Hafen, Galati-Dock, bezw. Constanta-Hafen abgefertigt."

„Ebenso werden Güter, welche Ausfuhrs- oder Durchfuhrs-Zollformalitäten in Rumänien unterworfen sind, nur in Braila-Hafen, Galati-Dock, bezw. Constanta-Hafen zur Abfertigung übernommen und von dort directe abgefertigt."

„Ausserdem können auch alle übrigen Güter, welche in Braila-Hafen, Galati-Dock und Constanta-Hafen mit directen Frachtbriefen zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen, von, bezw. nach diesen Stationen directe abgefertigt werden."

„Die directe Abfertigung von und nach diesen Stationen erfolgt nur, insolange im Tarife Frachtsätze für Braila (loco), Galati (loco) und Constanta (loco) vorgesehen sind."

„Für die Beförderung der Sendungen von Braila nach dem Hafen und den Docks, bezw. von Galati nach den Docks, bezw. von Constanta nach dem Hafen oder umgekehrt gelangen die nachstehenden Zuschlagstaxen zur Aufrechnung:

Von oder nach	Für Güter, welche laut Localtarif der Rumänischen Eisenbahnen auf Grund der nachstehenden Classen- und Special-, bezw. Ausnahmetarife berechnet werden				
	Eilgut	Classe I, II und A, sowie sperrige Güter	Classe B und C	Special- und Ausnahmetarife	
	Centimes pro 100 Kilogramm				Francs pro Wagen
Braila -Hafen / -Docks	25	15	5	—	5
Galati-Docks	25	5	5	5 **)	—
Constanta-Hafen *)	Frachtsatz für 8 Kilometer				

*) Giltig bis zur Einführung directer Frachtsätze für Constanta-Hafen. Die einzuhebende Gebühr pro Frachtbrief und Wagen kann jedoch in keinem Falle die Höchstgebühr von 3 Frcs. 50 Cts. übersteigen.

**) Für Getreide gelangt 1 Frc. pro Wagen (10.000 kg) zur Aufrechnung.

Durch die vorstehenden Bestimmungen werden alle früheren, auf die Beförderung von und nach Braila-Port, Braila-Dock und Galati-Dock bezughabenden Verfügungen aufgehoben.

Wien, im September 1896. [642]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Reexpedition von Holztransporten in Laibach S. B.

Für ab 15. September in Stationen der Unterkrainer Bahnen behufs Einlagerung und Sortirung nach Laibach S. B. zur Aufgabe kommende und ab Laibach S. B. nach Triest S. B., Triest-San Andrea, Triest-Freihafen oder Fiume zur Weiterbeförderung gelangende Holztransporte finden unter gewissen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 die jeweils bestehenden directen Frachtsätze ab Stationen der Unterkrainer Bahnen nach den oben genannten Triester Bahnhöfen, bezw. nach Fiume im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpeditionsbedingungen liegen bei der commerciellen Direction der Südbahn in Wien und beim Verkehrsinspectorate in Triest zur Einsicht auf.

Wien, am 3. September 1896. [643]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IX zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Zwittau-Polička gelangt oben bezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die genannte Localbahn, nebst Berichtigungen des Haupttarifes, bezw. der hiezu erschienenen Nachträge.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen um den Preis von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 4. September 1896. [644]

Elsässisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. November 1896 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen Stationen der Reichseisenbahn in Elsass-Lothringen einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen, der Buschtěhrader Bahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits über Neuenburg, Kehl, Roppenheim, Saargemündl, Stieringen-Wendel und über Weissenburg in Kraft, welcher geänderte Bestimmungen und Tarifsätze enthält.

Durch diesen Tarif, welcher bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0·90 Mk. oder 50 kr. österr. Währung erhältlich ist, wird der für diesen Verkehr bisher bestandene Tarif vom 1. August 1893 nebst Nachtrag 1 aufgehoben.

Wien, am 3. September 1896. [645]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Köln-Bonnthor in den Tarif, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung (voraussichtlich 1. October 1896) wird die Station Köln-Bonnthor des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln mit den für die Station Köln-Süd im vorbezeichneten Tarife, Theil II, Heft 2, bestehenden Frachtsätzen in den Tarif für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, unter Beschränkung auf die Abfertigung von Ladungen in offenen Wagen (mit oder ohne Decke) und in Kalkwagen einbezogen.

Wien, am 4. September 1896. [646]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung eines Stationsnamens.

Im Nachtrag V, giltig vom 1. Juni 1896, zu dem Gütertarif Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 ist auf Seite 55 bei Ausnahmetarif Nr. 31 für die Beförderung von Spath pp. der Stationsnamen Partenkirchen in „Partenstein“ abzuändern.

Wien, am 4. September 1896. [647]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Frachtsatzes für die Beförderung von Verblendsteinen.) Für die Beförderung von Verblendsteinen in Wagenladungen von 10.000 kg ab Siegersdorf (Directionsbezirk Breslau) nach Zürich (Hauptbahnhof) trat am 1. September ein Frachtsatz von 229 Centimes für 100 kg in Kraft.

Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 20. August/1. September 1896 alten/neuen Stils gelangte ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Mlawa transito, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, zur Einführung. Die Frachtsätze desselben finden nur Anwendung bei Weiterbeförderung der Sendungen nach den westlich der Linie Grajewo—Bialystok—Brest—Kowel gelegenen russischen Stationen. Aufgehoben wird durch diesen Tarif der Tarif für den directen Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen und Badischen Staatseisenbahnen u. s. w. nach Mlawa transito zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn, bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen vom 1. Jänner 1893 nebst den Nachträgen I—V. Druckstücke des neuen Tarifes können von den Fahrkarten-Ausgabestellen des Bezirkes der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg, sowie von den Verkaufsstellen der Verbandsverwaltungen zum Preise von 0·45 Mk. käuflich bezogen werden.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Einbeziehung einer Station.) Mit Wirksamkeit vom 1. September wurde die Station Jocketa in den Ausnahmetarif Nr. 16 (für getrocknete Malztreber), Seite 111 des Nachtrages XI zum Tarifheft 2, mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Von und nach	Jocketa Frachtsätze für 100 kg in Mark
Kulmbach	0·47
München C.-B.	1·03
München O.-B.	1·05
München S.-B	1·04

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1425	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Časlau	Krakau Podgórze-Bonarka Podgórze-Płaszów	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	166 kr.		Im Kartirungswege		
1426	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisenbahnschienen als Frachtgut	Station Kladno	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und demgemäss bei Wetterbeförderung ab Komotau A.T.E. im Regiewege abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	31·4 kr. ö. W.	24·2*) kr. ö. W.	7·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. *) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht enthalten
1427	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I	Předměřitz	Neudorf a/N.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	26·1 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V. wird nicht berechnet
1428	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holz des Specialtarifes 2 u. der Classe C	Vág Beszterce	Ungar. Hradisch transit (für Göding)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	33·6 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
1429	**Böhmischen Nordbahn**		Für die zum Baue einer Fabrik in Warnsdorf dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896, die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Warnsdorf zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8			9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben			Bemerkungen
						von	nach	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	
								Pfge.	Pfge.	Pfge.	
43	Nr. 96 vom 25. August 1896	Nr. 1383	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Patent-Metall-Cement	Aussig-Laudungsplatz	Prag B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., K.F.J.B. transit	An Stelle der in der bezüglichen Publication angegebenen Frachtsätze			
					Stückgut			117	80 *)	37	
					5.000 kg			117	75 *)	42	
					10.000 kg			117	75 *)	42	
											*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verziunt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien:

Carl Habenicht, Wien, I., Nibelungengasse 1.

Telephon Nr. 2796. (526)

Böhler-Stahl,

Werkzeugstahl stets gleichmässig guter Qualität.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 103. Wien, 10. September 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schifffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. August 1896, Z. 7095/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 19. August 1896.

Verzeichniss

des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im II. Quartale 1896 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
1983	Wlaschek Josef	.	1	.	.	.	.	.
2719	Carević Pasquale	.	1	.	.	.	.	1
2737	Serafin Adalbert	.	1	.	.	.	.	.
2767	Marussić Franz	.	1	.	.	.	.	1
2923	Kolb David Johann	.	1	.	.	.	.	1
2993	Librenjak Johann	.	1	.	.	.	.	.
3050	Krebel Peter	.	1	.	.	.	.	1
3161	Heger Adolf	.	1	.	.	.	.	.
3197	Dietl Adolf	.	1	.	.	.	.	.
3314	Walter Ferdinand	.	1	.	.	.	.	.
3333	Onófriyczuk Paul	.	1	.	.	.	.	.
3456	Zlamal Josef	.	1	.	.	.	.	1
3478	Hamböck Julius	.	1	.	.	.	.	.
3551	Neuwirth Franz	.	1	.	.	.	.	.
3659	Gandić Georg	.	1	.	.	.	.	1
3678	Korne Johann	.	1	.	.	.	.	1
3795	Culum Anton	.	1	.	.	.	.	1
3804	Hutter Jakob	.	1	.	.	.	.	1
3831	Szewera Vincenz	.	1	.	.	.	.	1
3918	Peternel Georg	.	1	.	.	.	.	1
4025	Gora Peter	.	1	.	.	.	.	1
4032	Oberlerchner Peter	.	1	.	.	.	.	1
4043	Koblischke Adolf	.	1	.	.	.	.	1
4092	Froner Dominik Joh. Baptist	.	1	.	.	.	.	1
4227	Sondej Anton	.	1	.	.	.	.	1
4326	Humpolik Anton	.	1	.	.	.	.	.
4539	Heinrich Franz	.	.	.	.	1	.	1
4594	Welscher Anton	.	1	.	.	.	.	1
4796	Schirger Franz	.	1	.	.	.	.	1
5023	Tokić Johann	.	.	.	.	1	.	1
5047	Grund Carl	.	1	.	.	.	.	1
5179	Bursać Vasilj	.	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
5227	Matolski Peter [1]	.	.	.	.	.	.	.
5482	Weniarski Andreas	1	.	.	.	.	.	1
5549	Ilić Mathias	.	.	.	.	1	.	1
6013	Salij Demeter [2]	1	.	.	.	.	.	1
6066	Pilz Albrecht Hermann	.	1	.	.	.	.	1
7222	Folta Simon [2]	1	.	.	.	.	.	1
7236	Soldan Franz [2]	1	.	.	.	.	.	1
7304	Felzmann Emil	1	.	.	.	.	.	1
7341	Asch Carl Josef	1	.	.	.	.	.	1
7371	Rzeszutko Carl	1	.	.	.	.	.	1
7411	Schwanke Josef	1	.	.	.	.	.	1
7429	Zubek Josef	1	.	.	.	.	.	1
7434	Wojcik Alexander	1	.	.	.	.	.	1
7547	Makohon Paul	.	.	.	.	1	.	1
7550	Horyna Josef	.	1	.	.	.	.	1
7562	Dobrin Carl	1	.	.	.	.	.	1
7573	Karban Carl	1	.	.	.	.	.	1
7583	Arnoldi Johann	1	.	.	.	.	.	1
7588	Wilk Otto	1	.	.	.	.	.	1
7630	Klug Josef	1	.	.	.	.	.	1
7663	Höger Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7704	Gass Kaspar	1	.	.	.	.	.	1
7748	Kranister Carl	1	.	.	.	.	.	1
7750	Szymański Johann	1	.	.	.	.	.	1
7773	Zele Lorenz	1	.	.	.	.	.	1
7872	Dagostin Joachim	1	.	.	.	.	.	1
7878	Gill Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
7882	Miniajluk Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7885	Płaneta Sylvester	1	.	.	.	.	.	1
7897	Gebert Anton	1	.	.	.	.	.	1
7907	Valentinotti Bartholomäus	1	.	.	.	.	.	1
7911	Gössl Ferdinand	1	.	.	.	.	.	1
7922	Kassian Martin	1	.	.	.	.	.	1
7934	Luczek Theodor	1	.	.	.	.	.	1
7954	Forys Johann	1	.	.	.	.	.	1
7969	Sawczuk Elias	1	.	.	.	.	.	1
7981	Marszałek Josef	1	.	.	.	.	.	1
8024	Sauda Acgidius	1	.	.	.	.	.	1
8027	Podhaniuk Thomas	1	.	.	.	.	.	1
8037	Neuhof Alois	1	.	.	.	.	.	1
8093	Kreczuneskul Constantin	1	.	.	.	.	.	1
8103	Chwistek Adam	.	.	.	.	1	.	1
8109	Barlog Johann	1	.	.	.	.	.	1
8117	Siegel Franz	1	.	.	.	.	.	1
8160	Herzog Josef	1	.	.	.	.	.	1
8165	Rank Franz	1	.	.	.	.	.	1
8167	Senik Johann	1	.	.	.	.	.	1
8211	Milossevich Franz	1	.	.	.	.	.	1
8245	Strobach Miecislaus Anton	1	.	.	.	.	.	1
8271	Paluch Theodor	1	.	.	.	.	.	1
8360	Kargel Josef	1	.	.	.	.	.	1
8372	Čáp Anton	1	.	.	.	.	.	1
8377	Schustek Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
8388	Gutschy Vincenz	1	.	.	.	.	.	1
8392	Ebner Peter	1	.	.	.	.	.	1
8404	Štěpánek Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
8438	Konečny Felix	1	.	.	.	.	.	1
8452	Naab Josef	.	.	.	.	1	.	1
5833	Cindrié Nikolaus [3]	.	1	.	.	.	.	1
6662	Rišávy Ferdinand [3]	.	1	.	.	.	.	.
6718	Drofenik Georg [3]	.	1	.	.	.	.	1
9189	Groer Johann [3]	.	1	.	.	.	.	.
11421	Bussbach Anton [3]	.	.	.	.	1	.	1
12386	Donner Hermann [3]	1	.	.	.	.	.	1
13865	Roth Michael [1] und [3]	.	.	.	.	.	.	1

[1]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[2]) Bewerber wurden, und zwar: Demeter Sally (Certificat Nr. 6013) im Jahre 1892 zum Bezirksgerichtsdiener, Simon Folta (Certificat Nr. 7222) im Jahre 1894 zum definitiven Postamtsdiener und Franz Soldan (Certificat Nr. 7236) im Jahre 1893 zum Gerichtsdienergehilfen ernannt; das Erlöschen der bezüglichen Certificate wurde bisher nicht verlautbart.

[3]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Zliv: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Zliv der Linie Wien—Eger der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 830/IV.]

— (Linie Prag—Pilsen: Erweiterung der Station Beraun und Anlage eines Rangirbahnhofes daselbst.) Das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag vorgelegte Project für die Erweiterung der Station Beraun und die Anlage eines Rangirbahnhofes daselbst wurde genehmigt und die k. k. Statthalterei in Prag mit der Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung beauftragt. [E.-M.-Z. 846/IV.]

— (Linie Lemberg—Czernowitz: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in Chodorów.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat mit Note vom 21. August, Z. 68.681, den Bauconsens für die Erweiterung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Chodorów der Linie Lemberg—Czernowitz ertheilt. [E.-M.-Z. 2981/IV.]

— (Linie Lemberg—Suczawa: Bahnerhaltungsmagazin in Stanislau.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat mit Note vom 22. August, Z. 68.108, den Bauconsens für die Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines in der Station Stanislau der Linie Lemberg—Suczawa ertheilt. [E.-M.-Z. 2985/IV.]

— (Adaptirung des Wasserstationsgebäudes in der Station Staresioło: Baubewilligung.) Für die Adaptirung des Wasserstationsgebäudes in der Station Staresioło wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2984/IV.]

— (Linie Jaroslau—Sokal: Baueonsens für die Herstellung von Brunnen.) Für die Herstellung gemauerter Brunnen bei den Streckenwächterhäusern Nr. 17, 27, 29, 30, 41, 51, 56, 61, 62, 71, 89 und eines gemauerten Brunnens in der Station Zielona auf der Linie Jaroslau—Sokal wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3052/IV.]

— (Linie Olmütz—Troppau: Anlage eines zweiten Wasserstationsbrunnens mit Pulsometerbetrieb in der Station Jägerndorf: Projectsgenehmigung.) Das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz vorgelegte Project für die Anlage eines zweiten Wasserstationsbrunnens mit Pulsometerbetrieb in der Station Jägerndorf wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2509/IV.]

Localbahn Josefstadt-Jaroměř—Opočno—Solnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bürgermeister J. Archleb in Dobruška vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Josefstadt-Jaroměř der Linie Pardubitz—Liebau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn unter Einbeziehung der Station Opočno der Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Solnitz zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Reichenau-Solnitzer Localbahn die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 9. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 9329.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Pancsova - Petrovoszelo. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 25. August fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums, Dr. Aladár Návay, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der den Betrieb führenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der von der Endstation Pancsova der Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Comitats-Localbahnen, bezw. vom Donau - Umschlagsplatze Pancsova aus diese in der Station Torontál-Petrovoszelo mit der Localbahn Versecz—Torontál-Petrovoszelo—Kubin-Dunapart (Donau-Umschlagsplatz) verbindenden Localbahn Panesova - Petrovoszelo (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 14) statt. Da die Commission den Bauzustand der genannten Linie und deren Betriebseinrichtung als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 26. August aufgenommen wurde.

Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár. (Theilstreeke Györ (Raab)—Bakony-Szent-László: Stationen.) Im Bereiche der nunmehr eröffneten Theilstrecke Györ—Bakony-Szent-László der Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár, deren östliche Theilstrecke Veszprém—Dombovár bereits im Betriebe ist, wurden ausser der entsprechend erweiterten und eingerichteten Ausgangsstation Györ (Györ-Szabadhegy) noch folgende Stationen, bezw. Haltestellen errichtet: Pannonhalma, Varsány und Bakony-Szent-László, Stationen für den gesammten Verkehr; Kis-Megyer, Nyul und Györ-Asszonyfa, Stationen für Personen- und Frachtenverkehr in Wagenladungen, und Tarjan-Puszta als Haltestelle für den Personen- und Reisegepäcksverkehr. Die Gesammtlinie Györ—Veszprém—Dombovár wird nach Fertigstellung des Zwischengliedes Bakony-Szent-László—Veszprém als Radialbahn in südöstlicher Richtung von der Station Györ der Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. und Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese in der Station Veszprém mit deren Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Veszprém—Kis-Czell in der Station Lepsény mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof und in der Station Dombovár mit der Hauptlinie Budapest Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden.

Budapester Strassencisenbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung. Dem nach Constatirung der Beschlussfähigkeit und Constituirung des Bureau der in Budapest abgehaltenen diesjährigen ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (theilweise noch) mit Pferdebetrieb vorgelegten Berichte der Direction für das Jahr 1895 zufolge, ergibt die Bilanz folgende Ziffern:

A. Activa: Eisenbahnlinien fl. 1,923.583·85, Fahrbetriebsmittel fl. 521.228·34, Vorarbeiten fl. 8316·69, Immobilien fl. 1,093.928·53, Inventar fl. 356.196·52, Vorräthe fl. 99.810·92, Debitoren und im Zuge befindliche Bauten fl. 2,108.463·39, Effecten und Baarbestand fl. 10,331.547·37, Summe der Activen fl. 16.443.075·61.

B. Passiva: Actiencapital 16.269 Stück im Umlauf fl. 1,625.900 und 3731 Stück getilgte fl. 373.100 = fl. 2,000.000; 4pereentige Obligationen fl. 9,000.000, getilgte Obligationen fl. 364.100, Fonds und Reserven fl. 1,258.235·58, Aetien-Einzahlungen fl. 1,860.355; Creditoren: statutenmässige Depots und Cautionen fl. 43,545·94, unbehobene Titres und fällige Zinsen fl. 254.724·50, diverse Creditoren fl. 1,124.339·35 = fl. 1,422.609·79, Gewinn per Saldo fl. 537.775·24, Summe der Passiven Gulden 16,443.075·24.

Betriebsrechnung vom 1. Jänner bis 31. December 1895:

A. Einnahmen: Gewinnrest von 1894 fl. 9528·22, Personenbeförderung fl 1,950.510·83, Transport-Einnahmen fl. 60.405·90, verschiedene Einnahmen fl. 235.887·36, zusammen fl. 2,256.332·31.

B. Ausgaben: Direction und Centralbureau fl. 51.087·16, Betrieb und Controle fl. 212.172·93. Zugsförderung und Fahrdienst fl. 670.837·22, Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel fl. 97.645·06, Bahn- und Gebäude-Erhaltung fl. 61.802·68, allgemeine Spesen fl. 107.978·67, ausserordentliche Spesen fl. 29.536·03, Zinsen der Obligationen fl. 223.651·75, Steuer und Abgaben fl. 164.172·12, Amortisation fl. 59.010, Abschreibungen fl. 36.313·45, Beitrag zum Pensionsfonds fl. 4350, Tantièmen fl. 33.074. Dividende fl. 261.345, Gewinnvortrag auf neue Rechnung fl. 243.356·24, zusammen fl. 2,256.332·31.

Hienach ergibt sich ein Reingewinn von fl. 537.775·24, welcher es der Direction ermöglicht, nach jeder Actie à fl. 100 Nominale eine Dividende von fl. 14 und nach jedem Genussschein fl. 9, zusammen sonach einen Betrag von fl. 261.345 zur Vertheilung zu bringen und überdies eine nahezu gleich hohe Summe, nämlich fl. 243.356, auf neue Rechnung vorzutragen. Die Reserven der Gesellschaft betragen fl. 1,258.235, wobei zu bemerken ist, dass das aus der Actienemission herrührende Aufgeld im vorliegenden Rechnungsabschlusse noch nicht enthalten ist und erst in der 1896er Bilanz figuriren wird.

Auf Grund des mit der Haupt- und Residenzstadt am 5. September 1895 abgeschlossenen Vertrages und der Seitens des Handelsministers am 19. September 1895 sub Z. 63.296 ausgefolgten Concessionsurkunde wurde mit der Umgestaltung der Linien auf elektrischen Betrieb bereits im Monate September v. J. begonnen, so dass im Monate Mai 1896 auf einem Theil des Netzes der elektrische Betrieb installirt wurde. Somit ist das abgelaufene Jahr 1895 das letzte, in welchem der Verkehr ausschliesslich mit Pferdekraft betrieben wurde. Für die Umgestaltung ist folgende Reihenfolge in Aussicht genommen: Carlskaserne—Neupest, Carlskaserne—Auwiukel, Carlskaserne—Altofen und Kettenbrücke—Altofen. Auf diesen Linien wird der elektrische Betrieb im Jahre 1896 begonnen werden. Das Bauprogramm für den übrigen Theil des Netzes ist noch nicht definitiv festgestellt. Der Betrieb nimmt in Folge dessen eine ganz veränderte Gestaltung an. Nachdem die Daten über den Pferdebetrieb für einen Vergleich mit den Daten des künftigen elektrischen Betriebes nicht geeignet sind, so beschränkt sich der Bericht diesmal blos auf die Mittheilung derjenigen Ziffern, die ein klares Bild des abgelaufenen Betriebsjahres bieten. Die Betriebsergebnisse gestalteten sich wie folgt: Es wurden vereinnahmt aus dem Personenverkehre fl. 1,950.510·83, für Frachten fl. 43.643·02, für diverse Beförderungen fl. 16.762·88, an verschiedenen Einnahmen fl. 235.887·36. Die Gesammteinnahmen betrugen sonach fl. 2,246.804·09, denen Gesammtausgaben im Betrage von fl. 1,714.207·07 gegenüberstehen, so dass ein Uebersehuss von fl. 532.597·02 resultirt und mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages von fl. 9528·22 die Summe von fl. 542.125·24 der Generalversammlung zur Verfügung steht. Die Direction beantragt, nach Ausscheidung der Tantiemen, des Honorars des Aufsichtsrathes und der Remuneration der Beamten, zusammen im Betrage von fl. 33.074, fl. 261.345 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 14 nach jeder Actie zu fl. 100 Nominale und von fl. 9 nach jedem Genussschein zu verwenden, fl. 4350 dem Pensionsfonds zuzuwenden und fl. 243.356·24 auf neue Rechnung vorzutragen.

Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Amphitrite" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2336 Tonnen Gehalt ist am 22. Juli nach 21tägiger Fahrt mit 72 Passagieren und 1555 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 730.205 kg Baumwolle (hievon 218.125 kg für Venedig und 81.400 kg für Fiume), 91.350 kg Mirabolamen (hievon 60.900 kg für Venedig), 101.500 kg Ricinussamen (für Venedig), 101.500 kg Leinsamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 2400 kg Effecten (für Pola), 102.870 kg Arachides, 11.418 kg Droguen, 4568 kg Därme, 102.819 kg Teelseed; aus Calcutta 39.332 kg Leinwand; aus Coromandel 37.000 kg Baumwolle (für Venedig); aus Malabar 9656 kg Spelt (hievon 5697 kg für Venedig), 700 kg Thee, 5228 kg Kaffee; aus dem Persischen Golf 27.912 kg Häute, 2284 Därme; aus Karachi 4922 kg Häute (für Venedig); aus Aden 15.022 kg Kaffee (hievon 1421 kg für Venedig), 250 kg Wachs, 4263 kg Gummi, 350 kg Weihrauch, 4669 kg Häute, 2030 kg Perlmutter, 507 kg Droguen; aus Suez 14.338 kg Gummi, 1786 kg Sennesblätter, 281 kg Droguen; aus Port-Said 300 kg Oclessenz, 10.500 kg Quassia, 121.800 kg Thee und 3082 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,105.612 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Personenschiffahrt auf der Donau.) Behufs Erzielung eines gesicherten Anschlusses der Postschiffe auf der unteren Donau zu Thal ab T.-Severin an die Postschiffe der oberen Strecke wurde die Anordnung getroffen, dass ab 3. September die Abfahrt von Belgrad zu Thal bis auf Weiteres um 4 Uhr Früh, statt wie bisher um 5 Uhr Früh erfolge. Das von Wien und Budapest nach Stationen unterhalb Orsova reisende Publicum wird durch diese Massnahme in keiner Weise betroffen, nachdem die Uebernachtung des Postschiffes nach wie vor in Belgrad stattfindet.

— (Wettrennfahrten nach der Freudenau.) Anlässlich der Herbstrennen lässt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an den nachstehenden Tagen, und zwar: Donnerstag den 10., Sonntag den 13., Dienstag den 15., Donnerstag den 17., Sonntag den 20. und Dienstag den 22. September Localschiffe von 12 Uhr Mittags bis 1½ Uhr Nachmittags ab Wien (Ferdinandsbrücke) unter Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke nach Bedarf verkehren. Rückfahrt nach Schluss des Wettrennens unter Berührung der Landungsplätze Sofienbrücke, Schüttl. Weissgärber und Ferdinandsbrücke. Fahrpreis per Person und Tour 30 kr. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben. Zur Bequemlichkeit des Publicums werden an den gesellschaftlichen Cassen Eintrittskarten für den I. Platz zum Preise von fl. 1.— und solche für den eingefriedeten Raum des Wettrennplatzes zum Preise von 20 kr. per Person verkauft.

Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr im Jahre 1895. Nach den von der Handels- und Gewerbekammer in Wien in ihrem Jahresberichte für das Jahr 1895 veröffentlichten Daten gestaltete sich der Verkehr der Ruderschiffe und Flösse auf der Donau nach und von der Reichshauptstadt im Berichtsjahre folgendermassen:

Es kamen an in der Thalfahrt bei den beiden Wasserämtern Rossau und Nussdorf: 4987 (gegen 5092 im Jahre 1894) Ruderschiffe und Flösse, darunter Schleppschiffe von 2000 q Tragfähigkeit 135 (gegen 9), Kettenschleppe von 1600 q Tragfähigkeit 113 (gegen 112), Kehlheimer 20 (gegen 0), Gamsen 101 (gegen 112), Stockplätten 139 (gegen 181), Schwabenplätten 32 (gegen 40), Ulmer Plätten 3 (gegen 4), Rosenheimer Plätten 20 (gegen 25), Tiroler Plätten 11 (gegen 11), Salzburger Plätten 87 (gegen 106), Siebnerinnen und Sechserinnen 378 (gegen 20), Canalzillen 2 (gegen 5), Trauner 1019 (gegen 1240), Traunerle 2 (gegen 0), Mühlzillen 3 (gegen 0), Spitzplätten 1 (gegen 7), Fracht- und Begleitzillen 2084 (gegen 2477), Obstzillen 241 (gegen 0), Flösse 596 (gegen 723).

Abgegangen sind von Wien in der Bergfahrt: 1659 Fahrzeuge (gegen 4692 im Jahre 1894), darunter 46 Schleppschiffe (gegen 43), 92 Kettenschleppe (gegen 112), 5 Kehlheimer (gegen 28), 63 Gamsen (gegen 140), 72 Stockplätten (gegen 162), 12 Schwabenplätten (gegen 26), 25 Salzburger Plätten (gegen 66), 57 Sechserinnen und Siebnerinnen (gegen 81), 491 Trauner (gegen 953), 708 Fracht- und Begleitzillen (gegen 1717), 88 Obstzillen (gegen 0).

Was die Waarengattungen und Mengen betrifft, welche mit den Ruderschiffen und Flössen zugeführt wurden, so kamen unter Anderem an: Bausand 134.720 q, Bausteine 500 q, Bretter, Latten, Schindeln 657.470 Stück, Butter und Schmalz 3354 kg, Eier 47.600 Stück, Fische 20.952 kg, Bauholz 399.505 q, Brennholz 240.900 q und 27.750 m³, Werkholz 4603 q, Kren 2800 q, frisches Obst 553.220 kg, Pflastersteine, auch Kehlheimer Platten 276.610 q, Rüben 6000 q, Salz 13.808 q, Thonerde 13.600 q, Thonwaaren, und zwar Kacheln und Oefen 3000 q, Wein, Wein- und Obstmost 72·44 hl, Weinstecken 53.100 Stück, Ziegel aller Art 1400 q.

Verschiedene Mittheilungen.

Termin für die Vorlage von Frachtdocumenten zum Behufe der Liquidirung von Refactien. Anlässlich eines concreten Falles hat das Eisenbahnministerium entschieden, dass für die Berechnung des Termines für die Vorlage von Frachtdocumenten zum Behufe der Liquidirung von Refactien das Datum der Aufgabe der bezüglichen Transporte insofern massgebend ist, als die Präclusivfrist für die Vorlage dieser Documente rücksichtlich der bis 31. December eines Jahres aufgegebenen Sendungen mit dem in der Publication für dieses Jahr festgesetzten Zeitpunkt auch dann abläuft, wenn dieselbe Refactie für das darauffolgende Jahr erneuert worden und der Transport erst in letzterem Jahre zu Ende gegangen ist.

[E.-M.-Z. 1006/III.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXIII. Stückes.) Das am 4. September herausgegebene CLXXXIII. Stück enthält unter

Nr. 2511: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 25. August 1896, Z. 111.465/I, betreffend Absperrung des Landgemeindegebietes (Džemat) von Kruševljani des Bezirkes Nevesinje gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Nr. 2512: Bekanntmachung des grossherzoglich badischen Ministeriums des Innern vom 25. August 1896, betreffend die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2513: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. September 1896, Z. 83.577, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach und durch Niederösterreich.

— (Inhalt des CLXXXIV. Stückes.) Das am 5. September herausgegebene CLXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2514: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. September 1896, Z. 144.003, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Bezirke Dervent im Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 2515: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. September 1896, Z. 16.648, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus einigen Bezirken Bosniens.

Nr. 2516: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 3. September 1896, Z. 33.342, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Mähren.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate August 1896.

Artikel	Lager am 1. August	Eingang	Ausgang	Lager am 31. August
	Metercentner			
Weizen	650	600	52	1198
Roggen	200	—	—	200
Gerste	715	99	206	608
Hafer	2066	1305	1838	1533
Malz	986	404	413	977
Mais	3297	438	846	2889
Diverse	1994	1138	1806	1326
Total	9908	3984	5161	8731

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Malz, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, dann von leeren gebrauchten Säcken zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen, ferner der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Eisenbahn-Direction in Oldenburg und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Heller oder 50 Pfennig pro Stück erhältlich.

Wien, am 7. September 1896. [648]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tariftheil IV, Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc.) und des Nachtrages I zum zugehörigen Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 gelangen im obangeführten Verbande folgende Nachträge zur Einführung:

1. Nachtrag I zum Tariftheil IV, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz etc. von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) nach Stationen der Französischen Ostbahn, enthaltend:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen,
II. Zulassung der Reexpedition in Eben,
III. neue, bezw. abgeänderte Schnittfrachtsätze,
IV. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Insoweit Frachterhöhungen durch diesen Nachtrag eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. November 1896 in Kraft.

2. Nachtrag I zum zugehörigen Anhange, enthaltend Ergänzung der Coursdifferenzen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes erhältlich.

Wien, am 5. September 1896. [649]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - Bayerisch - Oesterreichischer Personenverkehr.

Abänderung von Fahrpreisen.

Mit 1. October 1896 gelangen in den nachgenannten Relationen an Stelle der dermaligen Preise die beigesetzten reducirten Fahrpreise zur Einführung:

	Giltig für alle Züge II. Classe
Zwischen Wien K.E.B. (Westbhf.) und Cassel über Passau	Mark 50·20
Zwischen Wien K.E.B. (Westbhf.) und Eisenach über Passau	„ 43·40
Von Wien K.F.J.B. nach Eisenach über Eger	„ 43·40

Wien, am 7. September 1896. [650]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Reichenau a/Kn.-Solnitz.

Einführung von Schülerkarten.

Vom 15. September 1896 angefangen werden in den nachstehenden Verkehrsbeziehungen Schülerkarten zu folgenden Preisen ausgegeben:

	II. Cl. Kronen	III. Cl.
Zwischen Castolowitz und Reichenau a/Kn. .	9	6
„ Solnitz und Reichenau a/Kn. . .	9	6

Die Schülerkarten sind auf den Namen des Schülers lautend und mit der eigenhändigen Unterschrift desselben zu versehen.

Dieselben werden nur an Schüler öffentlicher Mittel-, Bürger-, Volks- und Gewerbeschulen gegen Vorweis einer von der Schuldirection ausgefertigten Legitimation ausgegeben.

Diese Legitimation hat nur für das betreffende Schuljahr Giltigkeit.

Mit den Schülerkarten können alle fahrplanmässigen Personenzüge, ausgenommen an Sonn- und Feiertagen, während der Dauer von 30 Tagen, vom Tage der Ausfertigung an gerechnet, benützt werden.

Bei Missbrauch der Schülerkarten erlischt die Giltigkeit derselben und verfällt der hiefür bezahlte Betrag.

Wien, am 1. September 1896. [651]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung der Localbahn Reichenau a/Kn.-Solnitz.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Aschmeritz (Našeměřice) für den Personenverkehr.

Mit 1. October 1896 wird die oben genannte Haltestelle, zwischen der Station Mislitz und der Haltestelle Bochtitz bei Wächterhaus Nr. 74/n gelegen, für den Personenverkehr eröffnet.

Welche Züge in der neuen Haltestelle Aufenthalt haben werden, ist aus den Fahrplänen zu ersehen.

Wien, am 7. September 1896. [652]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferu nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1430	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erde der Pos. E—20 Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Neubau-Kreuzstetten	Poysdorf	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	16·8 kr.	10·0 kr.	6·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
					Wolkersdorf				7·7 kr.	5·0 kr.	2·7 kr.			
1431	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Nepomuk	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1896	Localtarife und Nachbartarif zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	Es bestehen keine directen Frachtsätze	378 Heller		Im Kartirungswege		
			Frachtgüter der Tarif-Classe II als Stückgut	via Prag (B. N. B.)—Neratovic—Turnau oder umgekehrt						306 Heller				
1432	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896 gelangt für die zur inneren Einrichtung der neuen Karlsbader Gemeinde-Gasanstalt in Donitz dienenden Materialien und Apparate als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Karlshad bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.												
1433	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 17. December 1895, Post 2388, in Nr. 148 vom 21. December 1895, Post 2494, in Nr. 23 vom 27. Februar 1896, Post 507 und in Nr. 39 vom 9. April 1896, Post 735 für Zucker aller Art von Brody Bbf. transit, Podwołoczyska Bbf. transit und von Nowosielitza Bbf. transit nach Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts, bezw. nach Breslau-Oderumschlag zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts verlautbarten ermässigten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen nach **Cosel-Oderhafen** zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts und Hamburg transit seewärts Anwendung. Für die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss (für Sendungen, die per Achse in Brody, Podwołoczyska oder Nowosielitza einlangen, genügt der Nachweis der russischen Provenienz im Sinne der im Tarife für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September 1896, auf Seite 18, unter II. 3 A c enthaltenen speciellen Bestimmungen), b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza nach Cosel-Oderhafen, und des Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Bei Aufgabe der Sendungen mit direct von der russischen Versandtstation nach Cosel-Oderhafen lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandtstation nach Cosel-Oderhafen und der Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Die vorzulegenden Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 bei der k. k. Eisenbahn-Direction in Krakau in Vorlage zu bringen.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1434	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Feuerfester Mörtel (Chamottenmörtel) b) Feuerfeste Ziegel	Z l i v	S c h ö n b r u n n	ad a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der für obige Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f e	69·6 kr. ö. W.	68·1 kr. ö. W.	1·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1897 erforderlichen Bedarfes an nachstehend angeführten Materialien, und zwar:

A. Kesseleisenbleche bester Qualität.

	Steirisches Schweisseisen	Basisches Martin-Flusseisen
	Kilogramm	
Ebene Bleche bis 200 kg Tafelgewicht	133.000	17.000
Ebene Bleche, 200—400 kg Tafelgewicht	300.000	30.000
Ebene Bleche über 400 kg Tafelgewicht	68.000	6.000
Rund-Schablonbleche bis 200 kg Tafelgewicht	19.000	1.000
Rund-Schablonbleche, 200—400 kg Tafelgewicht	31.000	1.500
Rund-Schablonbleche über 400 kg Tafelgewicht	4.000	200

B. Kupferplatten für Locomotiv-Feuerkisten.

	Kilogramm
Ebene Platten	104.000
Gebördelte Platten	98.000

C. Siederohre aus Eisen oder Stahl.

	Meter
Mit äusserem Durchmesser von 53 mm	10.000
„ „ „ „ 51 „	132.000
„ „ „ „ 48 „	8.000
„ „ „ „ 46 „	1.000
„ „ „ „ 44 „	4.000

D. Achsen aus Tiegelgussstahl.

	Kilogramm
Für Locomotiven	68.000
„ Tender	76.000
„ Schnellzugswagen, rohe	30.000
„ „ bearbeitete	20.000

E. Eisen aus Martin-Flussstahl.

	Kilogramm
Für Tender	2.000
„ Wagen, rohe	392 000
„ „ bearbeitete	95.000

F. Radreifen aus Tiegelflussstahl.

	Kilogramm
Für Schnellzugs-Locomotiven	120.000
„ Personenzugs-Locomotiven	124.000
„ Lastzugs-Locomotiven	567.000
„ Tender und Schnellzugswagen	371 000

G. Radreifen aus Martin-Flussstahl.

	Kilogramm
Für Wagen	980.000

H. Radsterne, rohe schmiedeiserne.

	Kilogramm
Für Tender	36.000
„ Wagen	62.000

I. Radscheiben aus basischem Martin-Flusseisen.

	Stück
Für Wagen	230

K. Vollräder aus Hartguss nach Griffin.

	Stück
Für Wagen der Lambach-Gmundener Bahn	20

L. Reifenräderpaare mit Radsternen.

	Stück
Für Wagen	100

M. Vollräderpaare aus Hartguss.

	Stück
Für Wagen	40

wird im Offertwege vergeben.

Ferner wird noch die Lieferung der nachbenannten Materialien, und zwar:

	Kilogramm
1. Eisenabgüsse	610.000
2. Banca-Zinn	33.000
3. Stangenzinn	400
4. Kupferbleche, 0·5—10 mm	5.800
5. Kupferplatten, 10—20 mm	10.400
6. Kupferrohre, gezogene	110.000
7. Kupferstutze für Siederohre	19.000
8. Kupferstangen für Stehbolzen, ungelocht	22.000
9. Kupferdraht	1.000

für die k. k. Staatsbahn-Direction Wien und der Bedarf an den gleichnamigen sub Post 1—9 angeführten Materialien für die k. k. Staatsbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau im Offertwege vergeben.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können, und zwar bezüglich der sub A—M angeführten Materialien bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Abtheilung 3, und bezüglich der sub 1—9 angeführten Materialien bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Offerte sind (sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen) versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Kesselblechen, beziehungsweise Siederohren, Achsen, Radreifen, Eisenabgüssen, Kupferwaaren, Zinn etc.“ im Einreichungsprotokolle der betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen, und zwar bezüglich der sub A—M angeführten Materialien bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, bezüglich der übrigen Materialien bei derjenigen k. k. Staatsbahn-Direction, auf deren Bedarf sich das Offert bezieht, bis zum 1. October 1896, Mittags 12 Uhr, einzureichen.

In den Offerten sind die Preise der ausgeschriebenen Materialien in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift franco aller Frachtkosten, Zölle und sonstigen Spesen einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu notiren.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 2. October l. J., 9 Uhr Vormittags, statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Hinsichtlich der oben sub 1—9 angeführten Materialien wird die Lieferungs-Ausschreibung unter Einem auch Seitens der obgenannten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihre Amtsbezirke in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. September 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien:

Carl Habenicht, Wien, I., Nibelungengasse 1.

Telephon Nr. 2796. (526)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 104. **Wien, 12. September 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Juli 1896 und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neumarkt-Kallham, eventuell Pram-Haag bis zur Haltestelle Neukirchen oder bis zur Station Lambach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister und Hausbesitzer Alois Quirchtmayer in Haag mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 9. Juli 1895, Z. 32.859 (Verordnungs-Blatt Nr. 86 vom 25. Juli 1895), ertheilte und mit dem Erlasse derselben Behörde vom 12. Jänner 1896, Z. 1000 (Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 8. Februar 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neumarkt-Kallham, eventuell Pram-Haag der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Simbach über Haag und Gaspoltshofen bis zur Haltestelle Neukirchen oder bis zur Station Lambach der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 27. Juli 1896. Z. 6729/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Kufstein zur tirolisch-bayerischen Grenze bei Reit im Winkel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister in Kufstein, Dr. Josef Praxmarer, im Vereine mit Dr. Emil Fischnaler, Advocaten in Kufstein, und Rudolf Tschamler, behördlich autorisirten Civilingenieur in Innsbruck, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 24. August 1895, Z. 32.499 (Verordnungs-Blatt Nr. 107 vom 12. September 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kufstein der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur tirolisch-bayerischen Grenze bei Reit im Winkel auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 7. August 1896. Z. 7155/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Bahnhofe Klosterneuburg-Weidling bis Weidling, mit eventueller Fortsetzung nach Weidlingbach, Ober- und Unter-Sievering bis Heiligenstadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Bahnhofe Klosterneuburg-Weidling der Kaiser Franz Josef-Bahn bis Weidling, mit eventueller Fortsetzung nach Weidlingbach, Ober- und Unter-Sievering bis Heiligenstadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 25. August 1896. Z. 7319/I.

Eisenbahnverkehr im Monate Juli 1896

und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate Juli 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 2. Juli die 26·884 km lange Staatsbahnstrecke Niederlindewiese—Barzdorf (Heinersdorf);

am 5. Juli die 21·62 km lange Localbahn Schwarzenau-Zwettl;

am 15. Juli die 25·63 km lange Theilstrecke Waidhofen an der Ybbs—Hollenstein der Ybbsthalbahn;

am 25. Juli die 6·6 km lange Localbahn Stramberg—Wernsdorf.

In Ungarn:

Am 3. Juli die 45·275 km lange Linie Versecz—Gattaja der Ungarischen Südostbahn;

am 11. Juli die 4·6 km lange Theilstrecke Zalathna—Kénesd der Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna;

am 15. Juli die 54·1 km lange Localbahn Kaposvár-Fonyod;

am 29. Juli die 4·8 km lange Zahnradbahn Csorba-Csorbató.

Im Monate Juli 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 15,473.649 Personen und 9,409.007 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 31,536.768 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1021 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 16,528 186 Personen und 9,047.198 t Güter, 30,479.406 fl., oder per Kilometer 1026 fl., daher resultirt für den Monat Juli 1896 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·5 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 31. Juli 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 87,783.162 Personen und 63,728.476 t Güter, gegen 86,302.281 Personen und 60,966.146 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 202,046.113 fl., im Vorjahre auf 189,337.558 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 30.677 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.694 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 6586 fl., gegen 6376 fl. im Vorjahre, das ist um 210 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 11.290 fl., gegen 10.930 fl. im Vorjahre, das ist um 360 fl., mithin um 3·3 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sieben Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60.226
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	34.358
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.575
4. Leoben-Vordernberger Bahn	27.576
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.746
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.719
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.373
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.687
9. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.137
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.044
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.038
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.925
13. Böhmische Nordbahn	12.967
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.825
15. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.436
16. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.379
17. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	11.017
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.702
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.914
20. Eisenbahn Wien-Aspang	8.806
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.539
22. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.572
23. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.406

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.674
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	19.716
3. Localbahn Swoleňowes-Smečna	17.661
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.633
5. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13.207
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	12.946
7. Stauding-Stramberger Localbahn	12.439
8. Kuttenberger Localbahn	10.994
9. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	10.474
10. Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.299
11. Bozen-Meraner Bahn	10.251
12. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.035
13. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.751
14. Budapester Localbahnen	8.382
15. Localbahn Petroszény-Lupény	8.278
16. Neutitscheiner Localbahn	8.163
17. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	7.514
18. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.332
19. Localbahn Dolina-Wygoda	6.449
20. Localbahn Innsbruck-Hall i T. (Dampftramway)	6.221
21. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5.904
22. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.597
23. Gölnitzthal-Bahn	4.896
24. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.819
25. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.809
26. Poprádthal-Bahn	4.599
27. Unterkrainer Bahnen	4.250
28. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	3.986
29. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.951
30. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.929

		Gulden
31.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.828
32.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.783
33.	Localbahn Csorba-Csorbató (Zahnradbetrieb)	3.771
34.	Bukowinaer Localbahnen	3.681
35.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.590
36.	Valsugana-Bahn	3.473
37.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.417
38.	Kremsthal-Bahn	3.405
39.	Ungthal-Bahn	3.361
40.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.132
41.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.132
42.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.118
43.	Számosthal-Bahn	2.929
44.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.898
45.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.887
46.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.798
47.	Localbahn Asch-Rossbach	2.782
48.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.733
49.	Háromszéker Localbahnen	2.730
50.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.724
51.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.703
52.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.646
53.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.597
54.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.595
55.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	2.563
56.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localb. Salzburg-Lamprechtshausen	2.535
57.	Torontaler Localbahnen	2.534
58.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.489
59.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.479
60.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.444
61.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.443
62.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.436
63.	Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	2.424
64.	Localbahn Auspitz	2.415
65.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.398
66.	Localbahn Plan-Tachau	2.397
67.	Localbahn Kaschau-Torna	2.386
68.	Mühlkreis-Bahn	2.342
69.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.328
70.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	2.326
71.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.292
72.	Mährische Westbahn	2.285
73.	Zagorianer Bahn	2.275
74.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.269
75.	Localbahn Budapest-Gran	2.225
76.	Localbahn Terret-Kowászna	2.175
77.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	2.126
78.	Steyrthal-Bahn	2.097
79.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.024
80.	Székler Eisenbahn	2.006
81.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.977
82.	Böhmische Commercialbahnen	1.951
83.	Localbahn Wotic-Selčan	1.905
84.	Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.872
85.	Slavonische Localbahn	1.853
86.	Murthal-Bahn	1.848
87.	Löcsethal-Bahn	1.833
88.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.788
89.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.774
90.	Welser Localbahn	1.759
91.	Gailthal-Bahn	1.738
92.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.733
93.	Localbahn Körös-Belovár	1.729
94.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.724
95.	Bihárer Vicinalbahnen	1.686
96.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.670
97.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.666
98.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.665
99.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.637
100.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.635
101.	Szilágysager Eisenbahn	1.622
102.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.621
103.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.586
104.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.545
105.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.529
106.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.524
107.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.444
108.	Zsitvathal-Bahn	1.438
109.	Csetnekthal-Bahn	1.430
110.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.404
111.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.398
112.	Muranythal-Bahn	1.392
113.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.378
114.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.375
115.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.356
116.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.308
117.	Kolomeaer Localbahnen	1.305
118.	Békéser Comitatsbahnen	1.265
119.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.265
120.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.253
121.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Polgar	1.241
122.	Friauler Localbahn	1.176
123.	Ybbsthalbahn	1.121
124.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	1.114
125.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.099
126.	Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	1.097
127.	Matraer Vicinalbahnen	1.039
128.	Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.036
129.	Felek-Fogáraser Localbahn	1.026
130.	Localbahn Borossebes-Menyháza	1.025
131.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.008
132.	Localbahn Steinamanger-Rum	996
133.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	996
134.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	977
135.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	952
136.	Localbahn Postelberg-Laun	903
137.	Békes-Csanáder Localbahn	868
138.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	855
139.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	851
140.	Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	812
141.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	775
142.	Localbahn Kaposvár-Fonyod	752
143.	Localbahn Karczag—Tisza-Füred	737
144.	Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	736
145.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	690
146.	Localbahn Zsebely-Csakovár	669
147.	Ungarische Südostbahn	657
148.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	616
149.	Localbahn Warasdin-Golubovec	552
150.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	550
151.	Localb. Raab-Veszprém-Dombovár: Strecke Veszprém—Uj-Dombovár	520

	Gulden
152. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	485
153. Taraczthal-Bahn	136

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.	%
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	11·0
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	9·3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9·3
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	8·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	8·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	5·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·8
Eisenbahn Wien-Aspang	4·7
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·2
Mohács-Fünfkirchner Bahn	1·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·9

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Borossebes-Menyháza	57·8
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	50·0
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	37·1
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	26·6
Békés-Csánader Localbahn	26·5
Murthal-Bahn	24·9
Mährische Westbahn	23·2
Localbahn Auspitz	17·5
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	16·0
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	15·9
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	15·9
Gailthal-Bahn	15·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	15·8
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	15·8
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15·6
Zsitvathal-Bahn	15·4
Stauding-Stramberger Localbahn	15·1
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	14·7
Budapester Localbahnen	14·3
Kuttenberger Localbahn	14·0
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	11·0
Localbahn Asch-Rossbach	10·9
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	10·9
Bozen-Meraner Bahn	10·3
Holics-Gödinger Localbahn	9·8
Slavonische Localbahn	9·6
Friauler Bahn	9·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	8·9
Welser Localbahn	8·8
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Polgar	8·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	8·6
Localbahn Kaschau-Torna	8·6
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	8·3
Localhahn Plan-Tachau	8·0
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	7·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	7·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	7·6
Mezötur-Turkever Eisenbahn	6·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	6·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·4
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	6·4
Számosthal-Bahn	6·3
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	5·8
Békéser Comitatsbahnen	5·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	5·2
Matraer Vicinalbahnen	5·0
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	5·0
Unterkrainer Bahnen	4·6
Bihárer Vicinalbahn	4·3
Székler Eisenbahn	4·2
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4·0
Localbahn Strakonitz-Winterberg	3·3
Kremsthal-Bahn	3·3
Felek-Fogaraser Localbahn	3·3
Localbahn Ruma-Vrdnik	3·2
Steyrthal-Bahn	2·9
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	2·8
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	2·7
Localbahn Körös-Belovár	2·7
Taraczthal-Bahn	2·6
Mühlkreis-Bahn	2·4
Szilágysager Eisenbahn	2·4
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1·8
Neutitscheiner Localbahn	1·7
Csetnekthal-Bahn	1·4
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	1·4
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·2
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	1·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	1·0
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	0·9
Haromszéker Localbahnen	0·6
Localbahn Száthmár—Nagybánya	0·1
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	0·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·1

Die Localbahn Terret-Kowaszna weist keine Differenz der kilometrischen Einnahmen nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.	%
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·1
Böhmische Nordbahn	1·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·9
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	4·7

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Petroszény-Lupény	0·3
Gölnitzthal-Bahn	0·3
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	0·6
Localbahn Vinkovce-Brčka	0·7
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	0·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·2
Localbahn Hermannstadt-Felek	1·5
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1·6
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·9
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2·6
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	2·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	2·7
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3·4
Poprádthal-Bahn	3·4
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	3·6
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	3·7
Löcsethal-Bahn	4·2
Torontaler Localbahnen	4·4
Böhmische Commercialbahnen	4·5
Bukowinaer Localbahnen	5·0
Kolomeaer Localbahnen	5·2
Localbahn Steinamanger-Rum	5·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	5·7
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	5·9
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	6·3
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	6·5
Ungthal-Bahn	6·6
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6·7
Localbahn Warasdin-Golubovec	7·2
Localbahn Wotic-Selčan	7·4
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	7·6
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	8·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	8·3
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	9·4
Zagorianer Bahn	10·3
Localbahn Swoleňowes-Smečna	10·7
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	12·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	13·4
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	13·5
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	16·7
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	17·4
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	18·1
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	19·8
Muranythal-Bahn	24·9
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	26·5
Localbahn Dolina-Wygoda	28·1
Localbahn Eperjes-Bartfeld	28·4
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	39·4
Localbahn Potscherad-Wurzmes	42·4
Localbahn Zsebely-Csakovár	59·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juli 1896 gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem in Folge günstigen Wasserstandes bedingten stärkeren Elbe-Kohlenverkehre.

Der Ausfall im Personenverkehre ist auf die vorjährige Industrie- und Gewerbeausstellung in Teplitz, welche sich eines sehr regen Zuspruches erfreute, zurückzuführen.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres vom Jänner bis Ende April definitiv, ab Mai jedoch provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die Mindereinnahme des Monates Juli 1896 resultirt aus dem schwächeren Personenverkehre in Folge geringeren Fremdenzuflusses nach Prag.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juli 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 4097, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 14.997, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 10.900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 7023, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 17.023, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 10.000 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis März 1896 richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juli 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 33.881 Personen und des Erträgnisses um fl. 39.703.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 26.168 t und des Erträgnisses um fl. 149.581.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei	Getreide aller Art	um 13.614·8 t
„	Mehl und Mahlproducten	„ 1.319·1 t
„	Holz aller Art	„ 9.744·5 t
„	Steinen aller Art	„ 746·0 t
„	Kohlen	„ 49.934·8 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei	Zucker, raffinirt	um 10.523·8 t
„	Zucker, roh	„ 5.165·3 t
„	Erzen und Schlacken	„ 12.935·7 t
„	Eisen und Stahl	„ 500·8 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 6767 Personen und das Erträgniss um fl. 218 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 7383 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 1650.

(Fortsetzung auf Seite 1726.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1896	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1895	Im Monate Juli 1896 wurden befördert: Personen	Im Monate Juli 1896 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1896	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.985	7.943	4,271.240	2,158.001	3,028.672	5,692.055	8,720.727	1.092	8,357.771	1.052	+ 3·8	7.963	7.943
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.777	8.016	750	3.772	4.522	301	3.763	251	+ 19·9	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	5.561	1.456	2.129	3.907	6.036	262	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen . . .	176	176	20.127	38.100	7.846	56.507	64.353	366	80.312	456	— 19·7	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.445	. . . .	5.085	5.085	636	4.776	597	+ 6·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.577	2.411	1.740	4.059	5.799	290	6.872	344	— 15·7	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.207	573	1.379	572	1.951	122	1.863	116	+ 5·2	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.881	1.851	2.002	2.322	4.324	111	4.097	105	+ 5·7	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.681	1.828	1.412	3.169	4.581	148	4.564	147	+ 0·7	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.666	2.981	1.703	2.955	4.658	311	4.253	284	+ 9·5	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	. . .	2.139	323	450	516	966	121	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.705	3.871	441	4.198	4.639	141	3.616	110	+ 28·2	33	33
Lemberg-Belzec (Tomaszów) . .	89	89	22.786	6.884	12.646	9.540	22.186	249	22.840	257	— 3·1	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	. . .	2.795	284	1.020	292	1.312	60	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	11.432	8.192	3.723	14.999	18.722	208	17.716	197	+ 5·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.846	7.219	233	1.943	2.176	435	2.027	405	+ 7·4	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.440	3.796	4.437	9.360	13.797	182	10.760	142	+ 28·2	76	76
Nákří-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	. . .	2.429	575	496	614	1.110	79	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	13	4.940	1.262	1.000	1.603	2.603	200	2.688	207	— 3·4	13	12
Postelberg-Laun	11	. . .	1.805	90	276	232	508	46	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.361	3.907	360	1.315	1.675	99	1.892	111	— 10·8	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. .	10	10	4.308	609	1.062	731	1.793	179	2.237	224	— 20·1	10	10
Schwarzenau-Zwettl	19	. . .	5.488	577	2.099	890	2,989	157	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	9.047	2.655	2.514	4.079	6.593	206	7.663	240	— 14·2	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	27.300	16.634	13.141	38.687	51.828	387	52.013	388	— 0·3	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	32.881	1.509	12.826	8.461	21.287	338	. . . .	. . .	. . .	29	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.274	2.090	2.103	1.680	3.783	344	4.521	411	— 16·3	11	11
Welser Localbahn	54	54	12.470	7.255	3.759	5.192	8.951	166	8.984	166	. . .	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	8.962	20.095	1.861	9.105	10.966	645	16.608	977	— 34·0	17	17
Wodnan-Prachatitz	28	28	8.584	2.535	2.662	2.923	5.585	199	7.174	256	— 22·3	28	28
Wotic-Selčan	17	17	5.040	810	1.287	983	2.270	134	2.584	152	— 11·8	17	17
Ybbsthalbahn	14	. . .	4.196	221	952	355	1.307	93	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.775	24.226	231	10.230	10.461	1.308	10.039	1.255	+ 4·2	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.274	5.817	829	5.495	6.324	264	6.872	286	— 7·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	909	4.714	120	2.239	2.359	472	2.651	530	— 10·9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	202.446	775.930	51.846	503.239	555.085	5.496	498.412	4.935	+ 11·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	237.188	174.231	95.741	275.949	371.690	1.162	392.014	1.225	— 5·1	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	89.670	208.504	71.300	245.202	316.502	1.702	305.602	1.643	+ 3·6	186	186
Linie lit. B	236	236	180.865	279.841	148.521	365.424	513.945	2.178	503.945	2.135	+ 2·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	42.125	60.869	18.462	117.486	135.948	1.494	130.344	1.432	+ 4·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	921.352	960.519	652.702	2,398.714	3,051.416	2.945	2,941.538	2.839	+ 3·7	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	92.547	39.852	20.703	35.430	56.133	200	58.001	224	— 10·7	281	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	63.788	95.126	29.484	183.088	212.572	3.321	212.073	3.314	+ 0·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	12.709	66.124	3.264	36.648	39.912	2.661	32.260	2.151	+ 23·7	15	15

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden	
												Oesterr. Eisenbahnen.
												I. Staatseisenbahnbetrieb
												a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
21,951.988	14,444.349	14,408.946	38,710.798	53,119.744	6.671	13,698.100	35,948.447	49,646.547	6.250	+ 6·7	11.436	10.714
												b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
												Localbahnen:
38.606	45 850	4.388	19.953	24.341	1.623	4.479	17.471	21.950	1.463	+ 10·9	2.782	2 508 Asch-Rossbach
25.972	7.908	11.437	23.415	34.852	1.515	. . . . .					2.597	. Beneschau-Wlaschim
108.045	219 716	48.189	329.747	377.936	2 147	53.459	344.041	397.500	2.259	— 5·0	3.681	3.873 Bukowinaer Localb.
. . . .	40.799	. . . .	30.095	30.095	3.762	. . .	41.869	41.869	5.234	— 28·1	6.449	8.973 Dolina-Wygoda
33.229	18.011	12 369	27.485	39 854	1.993	11.323	30.936	42.259	2.113	— 5·7	3.417	3 622 Fehring-Fürstenfeld
35.063	2 873	7.520	3.462	10.982	686	6.201	3.849	10.050	628	+ 9·2	1.176	1.077 Friauler Bahn
48.975	12.425	12 890	15.616	28.506	731	11.817	14.521	26.338	675	+ 8 3	1.253	1.157 Fürstenfeld-Hartberg
30.768	10.630	10.227	21.196	31.423	1.014	9.692	17.460	27.152	876	+ 15·8	1.738	1.502 Gailthal-Bahn
39.821	19.786	9.985	17.426	27.411	1.827	10.204	15.837	26 041	1.736	+ 5 2	3.132	2.976 Gleisdorf-Weiz
11.591	3.494	2.325	4.784	7.109	889	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.524	. . . Göpfritz-Gr. Siegharts
18.015	23.731	2.335	23 774	26 109	761	3.462	23 034	26.496	803	— 5·2	1.305	1.377 Kolomeaer Localbahnen
118.502	48.867	73.533	67.856	141.389	1.589	73.803	82.219	156 022	1.753	— 9·4	2.724	3.005 Lemberg-Bełzec
18.545	1.254	7.789	2.153	9.942	452	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		775	. . . Lemberg (Klep.)-Janów
70.991	52.769	22 772	97.170	119.942	1.333	22.362	75.029	97.391	1.082	+ 23·2	2.285	1.855 Mährische Westbahn
13.280	35.842	1.773	12.253	14.026	2.805	1.617	11.420	13.037	2.607	+ 7 6	4.809	4.469 Mösel-Hüttenberg
72.740	26 624	26.305	55.654	81.959	1.078	27.835	37.773	65.608	863	+ 24·9	1.848	1.479 Murthal-Bahn
16.426	2.776	3.193	3.787	6.980	499	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		855	. . . Nakří-Nctolitz—Netolitz
23.290	10.445	5.811	12.367	18.178	1.398	5.834	9.695	15.529	1.294	+ 8·0	2.397	2.218 Plan-Tachau
10.685	3.676	1.568	4.227	5 795	527	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		903	. . . Postelberg-Laun
12.227	17.193	1.916	13.240	15.156	892	1.841	24 478	26.319	1.548	— 42·4	1.529	2.654 Potscherad-Wurzmes
29.227	6.751	5.676	7.563	13 239	1.324	5.569	8.762	14.331	1.433	— 7·6	2.269	2.457 Schwarzenau-Waidhofen
5.488	577	2.099	890	2.989	1.495	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.563	. . . Schwarzenau-Zwettl
55.256	21.050	16.285	32.165	48.450	1.514	16.301	30.601	46.902	1.466	+ 3·3	2.595	2.513 Strakonitz-Winterberg
187.553	106.314	86.753	245.397	332 150	2 479	84.276	233.346	317.622	2.370	+ 4·6	4.250	4.063 Unterkrainer Bahnen
92.548	3.776	37.648	21.113	58.761	2.026	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		3.473	. . Valsugana Bahn
26.869	9.579	7.001	8.904	15 905	1.446	7.835	9.003	16.838	1.531	— 5·6	2.479	2.625 Vöcklabruck-Kammer
104.681	31.303	29.773	25.603	55.376	1.026	30.330	20.590	50.920	943	+ 8·8	1.759	1.617 Welser Localbahnen
62.829	139.551	17.766	54 937	72 703	4.277	16.438	50 494	66.932	3.937	+ 8·6	7.332	6.749 Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
58.930	11.625	14.585	17 692	32 277	1.153	14.802	18 373	33.175	1.185	— 2·7	1 977	2.031 Wodňan-Prachatitz
21.088	9.210	6.641	12.250	18.891	1.111	8.046	12.351	20.397	1.200	— 7·4	1.905	2.057 Wotic-Selčan
4.196	221	952	355	1.307	654	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.121	. . . Ybbsthalbahn
13.408	203.127	1.655	71.300	72.955	9.119	1.610	66.161	67.771	8.471	+ 7·6	15.633	14.522 Zeltweg-Fohnsdorf
												II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
16.781	46 045	4.423	39.224	43.647	1.819	3.999	42.771	46.770	1.949	— 6·7	3.118	3.341 Časlau-Zawratetz
5.831	32.103	737	15.589	16.326	3.265	659	17.234	17.893	3.579	— 8·8	5.597	6.135 Königshan-Schatzlar
												III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,191.160	5,115.517	267.129	3,281.199	3,548.328	35.132	279.396	3,093 031	3,372.427	33 390	+ 5·2	60.226	57.240 Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,362.570	1,133.777	568.048	1,852.397	2,420.445	7.564	588.475	1,870 976	2,459.451	7.686	— 1·6	12 967	13.176 Böhmische Nordbahn
485 920	1,405 151	327.355	1,700.304	2,027.659	10.901	323 857	1,679.730	2,003.587	10 772	+ 1·2	18.687	18.466 Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
884 392	1,997.484	555 145	2,710.254	3,265 399	13 836	554.092	2,655.568	3,209.660	13 600	+ 1·7	23 719	23.314 Linie lit. B
263.948	436.142	106 286	851.579	957.865	10 526	106.283	770 449	876.732	9.634	+ 9·3	18.044	16 516 Graz-Köflacher Eisenb.
5,651.026	6,521.673	3,641.580	16,014.153	19,685 733	19.002	3,597.926	15,187.422	18,785.348	18 133	+ 4·8	32.575	31.085 Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
594.781	257.077	131.413	250 325	381.738	1 358	120.823	234.360	355.183	1.371	— 1·0	2 328	2.350 Localbahnen
354.228	608.950	165.242	1,117.425	1,282.667	20.042	157.475	1,113.562	1,271.037	19.860	+ 0 9	34.358	34.046 Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
66.414	405.726	16.197	225.072	241.269	16.085	15.827	204.883	220.710	14.714	+ 9·3	27.576	25 224 Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1896	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1895	Im Monate Juli 1896 wurden befördert: Personen	Im Monate Juli 1896 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1896	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	369.559	253.239	253.684	673.648	927.332	1.477	888.641	1.415	+ 4·4	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	159.335	274.687	95.002	454.700	549.702	1.785	546.698	1.775	+ 0·6	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	950.725	750.247	617.971	1,620.560	2,238.531	1.639	2,237.133	1.638	+ 0·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	32.948	23.388	8.905	21.640	30.545	926	32.701	991	— 6·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,829.608	419.299	1,253.644	2,074 241	3,327.885	2.200	3,339.300	2.207	— 0·3	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	68.024	. . . .	10.023	. . . .	10.023	2.506	10.047	2.512	— 0·2	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	188.525	144.552	71.199	235.720	306.919	1.077	312.515	1.097	— 1·8	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	111.910	43.116	37.808	44 041	81.849	920	86.331	970	— 5·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	30.440	59 546	10.840	68 009	78.849	1.213	80.877	1.244	— 2·5	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5 235	1.206	571	691	1.262	180	1.124	161	+ 11·8	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	30.744	24.498	8.392	25 124	33 516	174	39.457	204	— 14·8	193	192
Bozen-Meraner Bahn	31	31	19.722	5.587	12.918	8.838	21.756	702	22.794	735	— 4·5	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.378	1.151	1.045	3.164	4.209	168	4.388	176	— 4·6	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.283	1.238	1.227	2.189	3.416	137	4.143	166	— 17·5	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	29.528	9.008	12.583	12 229	24.812	354	24.213	346	+ 2·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	11.258	2.284	1.088	2.579	3.667	1.222	2 745	915	+ 33·6	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.831	1 080	4.934	2.604	7.538	314	6.769	282	+ 11·3	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	10 065	1.239	6.360	5.272	11 632	201	11.891	205	— 2·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.875	4.866	1 952	3.950	5.902	738	5.264	658	+ 12·1	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.477	1.746	1.175	3.310	4.485	299	3.548	237	+ 26·2	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.732	758	1.077	949	2.026	81	2.286	91	— 11·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	44.055	14 886	16 298	16.997	33.295	979	32.567	958	+ 2·2	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	. . .	7.640	2.568	3.740	2.673	6.413	256	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	41.296	2.472	28.532	4.657	33.189	496	36.708	548	— 9·4	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.250	35.527	1.646	21.014	22.660	1.259	20.194	1.122	+ 12·2	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	14.847	4.007	5.030	4 740	9.770	204	9.234	192	+ 6·3	48	48
Stramberg-Wernsdorf	2	. . .	357	633	71	394	465	233	. . . .	. . .	. . .	0·2	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.148	18.481	200	13.137	13.337	1.333	16.173	1.617	— 17·6	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.693	11.532	2.106	13.910	16.016	411	13.395	343	+ 19·8	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	12.571	5.206	3.832	5.095	8.927	182	8.744	178	+ 2·2	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	2.789	1.804	574	2.780	3.354	419	3.269	409	+ 2·4	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	107.247	3.578	10.289	2.415	12.704	1.270	13.813	1.381	— 8·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	229.798	603	33.470	860	34.330	817	31.991	762	+ 7·2	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	80.771	. . . .	8.982	. . . .	8.982	749	8.880	740	+ 1·2	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	171.716	. . . .	15.305	. . . .	15.305	2.186	14.814	2.116	+ 3·3	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	77.173	1.905	5.732	740	6.472	924	6.290	898	+ 2·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	151.523	. . . .	12.809	. . . .	12.809	2.135	11.240	1.873	+ 14·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	49.400	3.236	11.028	3 000	14.028	1.002	16.533	1.181	— 15·2	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	57.879	27.870	6.488	11.982	18.470	1 026	15.663	870	+ 17·9	18	18
Summe	16.663	16.398	11,316.948	7,166.851	6,788.714	15,439.097	22,227.811	1.334	21,647.728	1.320	+ 1·1	16.570	16.395

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
2,079.803	1,745.221	1,413.357	4,570.298	5,983.655	9.528	1,407.106	4,101.715	5,508.821	8.772	+ 8·6	16.334	15.038	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
945.286	1,942.364	533.854	3,126.404	3,660 258	11.884	554.760	2,939.046	3,493.806	11.344	+ 4·8	20.373	19.447	Ergänzungsnetz
5,172.802	4,995.409	3,413.172	11,037.967	14,451.139	10.579	3,317.839	10,470.165	13,788.004	10.094	+ 4·3	18.137	17.304	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
206.208	152.611	53.632	137.216	190.848	5.783	55.952	140.513	196.465	5.953	— 2·9	9.914	10.205	Ostrau-Friedlander Eb.
10.145.026	2.883.700	6,249.165	14,708.274	20,957.439	13.852	6,129.795	14,337.760	20,467.555	13.528	+ 2·4	23.746	23.191	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
205.464	. . . . .	30.815	. . . . .	30.815	7.704	30.442	. . . . .	30.442	7.611	+ 1·2	13.207	13.048	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,084.225	964.295	405.741	1,560.237	1,965.978	6.898	402.914	1,565.913	1,968.827	6.908	— 0·1	11.825	11.842	Südnordd. Verbindgsb.
623.073	258.553	197.990	259.169	457.159	5.137	201.157	235.411	436.568	4.905	+ 4·7	8.806	8.409	Wien-Aspang Bahn
179.532	386.251	60.709	467.305	528.014	8.123	57.135	457.163	514.298	7.912	+ 2·7	13.925	13.564	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
33.590	10.195	3.650	6.213	9.863	1.409	3.468	4.923	8.391	1.199	+ 17·5	2.415	2.055	Auspitzer Localbahn
182.477	149.242	50.831	169.044	219.875	1.139	49.117	179.992	229.109	1.193	— 4·5	1.951	2.045	Böhm. Commerialb.
167.455	39.915	108.763	76.618	185.381	5.980	96.716	71.312	168.028	5.420	+ 10·3	10.251	9.291	Bozen-Meraner Bahn
14.545	7.383	6.650	17.628	24.278	971	6.731	22 400	29.131	1.165	— 16·7	1.665	1.997	Deutschbrod-Humpoletz
19.595	10.020	6.985	17.354	24.339	974	7.387	20.751	28.138	1.126	— 13·5	1.670	1.930	Gr.-Priesen-W.-Auscha
159 534	59.869	58.103	80.928	139.031	1.986	57.309	77.286	134.595	1.923	+ 3·3	3.405	3.297	Kremsthal-Bahn .
73.061	28.072	7.360	11.880	19.240	6.413	6.175	10.703	16.878	5.626	+ 14·0	10.994	9.645	Kuttenberger Localb.
54.655	7.136	39.991	15,013	55.004	2.292	37.383	14.282	51.665	2.153	+ 6·5	3.929	3.691	Mori-Arco-Riva a. G.
66.360	8.514	40.700	38.523	79.223	1.366	42.181	35.167	77.348	1.334	+ 2·4	2.342	2.287	Mühlkreis-Bahn
67.195	32.504	12 092	26.002	38.094	4.762	11.649	25.808	37.457	4.682	+ 1·7	8.163	8.026	Neutitscheiner Localb.
17.090	12.239	5.472	18.437	23.909	1.594	5.391	20.592	25.983	1.732	— 8·0	2.733	2.969	Reichenau a/K.-Solnitz
19.287	5.008	5.946	6.444	12.390	496	6.138	6.588	12.726	509	— 2·6	851	872	Radkersburg-Luttenbg.
298.759	93.048	103.211	95.833	199.044	5.854	108.399	98.085	206.484	6.073	— 3·6	10.035	10.411	Reichenberg-Gablonz-T.
45.810	8.891	16.238	11.872	28.110	1.479	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.535	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
117.462	16.203	68.753	25.958	94.711	1.414	72 805	25.351	98.156	1.465	— 3·4	2.424	2.511	Salzkammergut-Localb.
45.825	192.390	10.192	120.410	130.602	7.256	9.006	104.450	113.456	6.303	+ 15·1	12.439	10.805	Stauding-Stramberger
83.268	27.148	26.310	32.370	58.680	1.223	27.949	29.064	57.013	1.188	+ 2·9	2.097	2.037	Steyrthal-Bahn
357	633	71	394	465	2.325	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		3.986	.	Stramberg-Wernsdorf
13.193	151.601	1.227	101.796	103.023	10.302	1.179	114.204	115.383	11.538	— 10·7	17.661	19 779	Swoleňowes-Sněčna
39.423	80.911	13.888	95.750	109.638	2.811	14.011	72.599	86 610	2.221	+ 26·6	4.819	3.808	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
64.612	34.976	18.240	32.874	51.114	1.045	19.370	30.853	50.223	1.025	+ 1·8	1.788	1.757	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
7.078	10.909	1.350	16.514	17.864	2.233	1.885	15.299	17.184	2.148	+ 4·0	3.828	3.682	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
548.447	34.380	53.681	21.841	75.522	7 552	52.245	22.455	74.700	7.470	+ 1·1	12.946	12.806	Brünner Localeisenb.-G.
1,314.896	3.710	178.989	5.117	184.106	4.383	160.180	4.751	164.931	4.023	+ 8·9	7.514	6.897	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
362.616	. . . . .	43.551	. . . . .	43.551	3.629	40.942	. . . . .	40.942	3.412	+ 6·4	6.221	5.849	Innsbruck-Hall i. T.
1,017.733	. . . . .	84.420	. . . . .	84.420	12.060	83.553	. . . . .	83.553	11 936	+ 1·0	20.674	20.462	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
506.747	9.157	37.682	4.380	42.062	6.008	35.022	4.509	39.531	5.647	+ 6·4	10 299	9.681	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
846.768	. . . . .	69.005	. . . . .	69.005	11 501	59.702	. . . . .	59.702	9.950	+ 15 6	19.716	17.057	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
126.138	26.185	26.015	22.211	48.226	3.444	31.182	21.413	52.595	3.756	— 8·3	5.904	6.438	Salzburger Eisenb. u. Tr.
385.205	163.112	41.367	68.611	109.978	6.110	34.843	38.475	73.318	4.073	+ 50·0	10.474	6.982	Wr. Localb.-A.-G. (Wien Wr. Neudorf-Guntrsd.)
61,578.283	48,108.502	34,184.828	105,089.033	139,273.861	8 405	33,115.066	99,336.744	132,451.810	8.079	+ 4·0	14.409	13.850	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli		Im Monate Juli 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juli 1896				1895		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1896	1895										1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.550	2,810.300	1,359.200	2,254.831	4,879.169	7,134.000	944	6,775.700	897	+ 5·2	7553·3	75.50
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	14.700	19.600	6.600	31.400	38.000	558	34.735	510	+ 9·4	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	16.000	2.500	8.000	5.000	13.000	120	14.610	135	— 11·1	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	19.600	12.400	9.800	6.200	16.000	110	. . .	. . .	. . .	145	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	6.200	1.900	2.800	2.400	5.200	88	6.264	106	— 17·0	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.200	1.800	3.300	3.700	7 000	85	3.840	46	+ 84·8	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.000	1.600	2.500	2.500	5.000	102	6.019	123	— 17·1	49·1	49·1
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	20.000	4.000	10.000	8.000	18.000	136	20.477	155	— 12·3	131·9	131·9
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	12.000	2.500	6.000	5.000	11.000	246	. .	. . .	. . .	44·7	. .
Budapest-Lajosmizse Localbahn .	63 2	63·2	7.800	2.000	3.900	3.100	7 000	111	6.784	107	+ 3·7	63·2	63·2
Csetneckthal-Bahn	23·8	23·8	1.400	1.500	400	2.600	3.000	126	3.126	131	— 3·8	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	11.100	3.600	6.900	7.100	14.000	102	13.653	100	+ 2·0	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	8.200	3.200	4 100	4.100	8.200	144	7 599	134	+ 7·5	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	5.200	500	2 100	700	2.800	71	2.632	67	+ 6·0	39 3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.000	900	2.500	1.700	4.200	81	3.917	75	+ 8·0	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	5.600	5.100	2.800	10.200	13.000	259	15.329	305	— 15·1	50 2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	24.000	3.300	12.000	6.500	18 500	262	20.431	290	— 9·7	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	18.000	5.000	9.000	10.000	19.000	163	20.738	178	— 8·4	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	40·4	.	4.400	1.500	2.200	3.000	5.200	129	. . .	. . .	. . .	37·8	. .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	30.000	8.500	15.000	17.000	32.000	270	32.512	275	— 1·8	118·3	118·3
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	5.200	700	2 600	1.100	3.700	115	3.768	117	— 1·7	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	3.000	200	600	400	1.000	84	1.012	85	— 1 2	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1 000	200	400	300	700	56	2.065	165	— 66·1	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.400	300	700	500	1.200	46	1.162	44	+ 4·5	26·2	26·2
Kaposvár-Tanyod	27·9	. . .	2.400	400	1.200	600	1.800	65	. . .	. . .	. . .	4·1	. . .
Karzczag-Tiszafüred	44·3	.	2.000	900	1.000	1.800	2.800	63	. . .	. . .	. . .	15·8	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	8.600	5.200	4.300	8.000	12.300	208	11.600	196	+ 6·1	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	. . .	3.800	300	1.500	500	2.000	48	. . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.400	2.300	1.700	3.500	5.200	114	5.891	129	— 11·6	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	4.800	1.500	2.400	3.000	5.400	167	5 364	166	+ 0·6	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	4.000	1.400	1.600	1.900	3.500	158	2.834	128	+ 23·4	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	4·400	1.300	2.200	2.700	4.900	44	6.753	61	— 27·9	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	4.700	2.300	3.300	3.700	7.000	217	6.568	203	+ 6·9	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	13.500	3.000	5.600	6.000	11.600	87	11.399	86	+ 1·2	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.600	600	700	900	1.600	104	1.575	103	+ 1·0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.800	1.700	1.300	3.400	4.700	115	7.546	185	— 37·8	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	2.000	500	1.000	1.000	2.000	70	. . .	. . .	. . .	14·1	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	5.800	2.200	3.900	4.500	8.400	147	9.362	164	— 10·4	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.200	9000	1.100	11.000	12.100	669	14.718	813	— 17·7	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	. . .	8.000	1.000	4.000	2.000	6.000	136	. . .	. . .	. . .	44·1	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	4.000	2.100	2.000	3.000	5.000	145	7.064	204	— 28·9	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	120·5	. . .	6.000	1.500	3.000	3.000	6.000	50	. . .	. . .	. . .	120·5	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	1.300	100	1.500	1.600	92	2.808	161	— 42·9	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.000	7.000	6.000	14.000	20.000	165	21.586	178	— 7·3	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.700	2.100	2.200	2.500	4.700	100	4.317	92	+ 8·7	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	10.800	3.100	5.400	6.200	11.600	221	13.415	256	— 13·7	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.200	300	1.300	300	1.600	76	1.929	92	— 17·4	21	21
Szathmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	7.000	3.500	4.800	7.000	11.800	195	12.381	205	— 4·9	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4·600	2.600	3.400	4.000	7.400	210	6.697	190	+ 10·5	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	23·7	6.800	2.800	3.600	5·500	9.100	98	4.365	184	— 46·7	93·2	8
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	6.800	650	3.600	1.000	4.400	127	3.910	113	+ 12·4	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.000	4.100	5.700	8.300	14.000	130	12.803	119	+ 9·2	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	410	12	— 25·0	32·9	32·9
Temesvar—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	7.000	800	3.500	1.600	5.100	81	. . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszasz-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	2.800	1.600	1.400	2 000	3.400	108	3.121	99	+ 9·1	31·6	31·6
Ungarische Südostbahn	40·9	. . .	1.600	800	800	1.500	2.300	56	. . .	. . .	. . .	6	. . .
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	7.600	1.600	3.800	3.200	7.000	83	6.528	77	+ 7·8	84·6	84·6
Vinkovce-Brékaer Bahn	53·1	53·1	2.000	10.000	2.400	11.000	13.400	252	15.263	288	— 12·5	53·1	53·1
Warasdin-Golubovccer Localb. .	36·5	36·5	2.200	500	1.100	900	2.000	55	2.138	59	— 6·8	36·5	36·5

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895			Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
17,398.900	9,784.200	12,360.011	36,179.488	48,539.499	6.427	11,500.066	32,224.395	43,724.461	5.791	+ 11·0	11.017	9.927	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
130.200	128.200	56.400	204.700	261.100	3.834	74.338	199.568	273.906	4.022	— 4·7	6.572	6.894	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
130.600	22.000	65.300	44.000	109.300	1.006	69.204	37.353	106.557	981	+ 2·7	1.724	1.681	Bács-Bodrogher Com. B.
138.600	32.100	69.300	45.300	114.600	790	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.356	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
39.300	12.700	16.200	16.500	32.700	551	17.527	14.832	32.359	546	+ 0·9	952	936	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
45.700	10.700	20.100	21.700	41.800	506	21.764	11.290	33.054	400	+ 26·5	868	685	Békés-Csanáder Bahn
29.700	13.300	14.850	21.400	36.250	738	15.020	19.375	34.395	700	+ 5·4	1.265	1.200	Békéser Comitatsbahnen
128.600	32.800	64.300	65.500	129.800	984	69.101	55.273	124.374	943	+ 4·3	1.686	1.617	Bihárer Vicinalbahn
56.600	14.800	28.200	29.800	58.000	1.298	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.225	. . .	Budapest-Gran Localb.
45.500	17.000	22.750	25.500	48.250	763	27.144	21.609	48.753	771	— 1·0	1.308	1.322	Budapest-Lájosmizse
10.300	9.200	3.200	17.500	20.700	870	3.449	16.969	20.418	858	+ 1·4	1.490	1.470	Csetnekthal-Bahn
77.600	25.500	47.300	51.200	98.500	724	47.108	43.557	90.665	666	+ 8·7	1.241	1.142	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
56.400	23.400	28.300	30.500	58.800	1.035	29.737	24.763	54.500	960	+ 7·8	1.774	1.645	Debreczin-Hajdu-Nánás
36.300	5.300	14.600	7.800	22.400	570	14.551	4.769	19.320	492	+ 15·9	977	844	Debreczin—Nagy-Léta
31.800	7.600	15.900	15.200	31.100	599	17.693	12.412	30 105	580	+ 3·3	1.026	994	Felek-Fogaraser Bahn
40 600	31.100	20.000	62.000	82 000	1.633	20.069	79.214	99.283	1.978	— 17·4	2.798	3.390	Gran—Almás-Füzitö
156.000	34.600	78.300	69.200	147.500	2.095	83.001	75.013	158.014	2.245	— 6·5	3.590	3.849	G. Kikinda-G. Becskerek
93.500	31.400	46.500	63.800	110.300	946	48.472	68.711	117.183	1.005	— 5·9	1.621	1.723	Grosswardein-B.-Vaskoh
26.600	10.900	13.200	21.800	35.000	926	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.586	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
168.200	52.000	84.100	104.400	188.500	1.593	88.616	98.695	187 311	1.583	+ 0·6	2.730	2.714	Háromszéker Localb.
28.600	9.800	14.300	14.700	29.000	901	19.007	10.472	29 479	915	— 1·5	1.545	1.569	Hermannst.-Felek. Lb.
16 000	900	3.200	1.600	4.800	403	2.732	765	3 497	294	+ 37·1	690	504	Hermannst.-N. Disznod
8 000	3.550	3.300	4.700	8.000	640	3.456	6.521	9.977	798	— 19·8	1.097	1.368	Hidegkut-Gyönk-Tamási
9.100	2.500	5.000	4.400	9.400	359	4.100	4.107	8.207	313	+ 14·7	616	536	Kaposvár-Mocsolad
2.400	400	1.200	600	1.800	439	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	752	. . .	Kaposvár-Tanyod
4.400	2.300	2.200	4.600	6.800	430	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	737	. . .	Karczag-Tiszafüred
53.800	37.100	26.900	55.300	82.200	1.391	28.120	47.574	75.694	1.281	+ 8·6	2.386	2.213	Kaschau-Torna
19.100	2.350	7.450	4.400	11.850	283	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	485	. . .	Kecskem. - Füllöpszállás
23.800	16.400	11.900	24.700	36.600	804	13.796	19.201	32.997	725	+ 10·9	1.378	1.243	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
30.000	8.900	15.000	17.700	32.700	1.009	17.661	14.162	31.823	982	+ 2·7	1.729	1.684	Körös-Belovár Localb.
22.600	9.900	9.100	12.100	21.200	955	9.217	9.103	18.320	825	+ 15·8	1.637	1.414	Kun-Szt. Márton-Szentes
26.400	11.800	13.200	22.200	35.400	321	15.986	27.236	43.222	392	— 18·1	550	672	Máros-Ludás—Bistritz
30.500	14.100	19.500	21.400	40.900	1.266	210.119	20.676	41.695	1.291	— 1·9	2.326	2.210	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
80.500	24.300	32.100	48.500	80.600	606	33.785	42.834	76.619	577	+ 5·0	1.039	989	Matraer Vicinalbahnen
15.800	3 500	4.300	4.700	9.000	588	4.824	3.603	8.427	551	+ 6·7	1.008	945	Mezötur-Turkever E.
19.800	12.000	9.000	24 200	33.200	812	9.769	34.424	44.193	1.081	— 24·9	1.392	1.852	Muránythalbahn
4.900	1.750	2.450	3.600	6.050	429	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	736	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
37.700	15.400	24.000	31.400	55.400	972	23.871	35.318	59.189	1.038	— 6·3	1.666	1.779	Nyiregyháza-M.-Szalka
16.000	63.300	7.800	79.600	87.400	4.829	6.773	80.873	87.646	4.842	— 0·3	8.278	8.300	Petroszény-Lupény
53.800	16.200	26.900	32 200	59.100	1.340	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.292	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
28.600	15.400	14.300	20.700	35.000	1.012	23.695	23.967	47.662	1.377	— 26·5	1.733	2.360	P. Tenyö-K. Szt. Márton
32.300	10.200	16.150	20.400	36.550	303	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	520	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
3.400	11.800	1.150	12.800	13.950	802	662	12.853	13.515	777	+ 3·2	1.375	1.332	Ruma-Vrdnik
92.300	42.600	46.600	86.600	133.200	1.100	38.178	83.417	121.595	1.004	+ 9·6	1.853	1.721	Slavonische Localbahn
33.100	13.200	15.600	14.600	30.200	641	16.754	13.621	30.375	645	— 0·6	1.099	1 106	Somogy-Szobb-Barcs
72.400	22.200	36.200	44.700	80.900	1.544	40.633	41.198	81.831	1.562	— 1·2	2.646	2.679	Steinamanger-Pinkafeld
25.800	2.800	9.400	2.800	12.200	581	8.989	3.886	12.875	613	— 5·2	996	1.051	Steinamanger-Rum
41.200	27.800	28.600	55.900	84.500	1.399	27.928	56.500	84.428	1.398	+ 0·1	2.398	2.397	Szathmar-Nagybánya
25.000	16.000	17.800	23.500	41.300	1.170	18.255	21.390	39.645	1.123	+ 4·2	2.006	1.925	Székler Bahn
46.600	23.600	23 500	45.300	68.800	738	2.539	7.193	9.732	1.217	— 39·4	1.265	2.088	Szt. Lörincz—Slatina
45.400	3.800	22.700	5.600	28 300	818	22.043	5.472	27.515	796	+ 2·8	1.404	1.363	Szentes-H.-M.-Vasárhely
35.800	32.700	40.500	61.600	102.100	947	37 188	62.482	99.670	925	+ 2·4	1.622	1.585	Szilágyságer Eisenb.
3.700	700	1.500	1.100	2.600	79	1.637	856	2 493	76	+ 2·6	136	130	Taraczthal-Bahn
44.900	7.050	22.150	14.000	36.450	580	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	996	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
21.600	12.700	10.800	15.000	25.800	816	12.035	14.167	26.202	829	— 1·6	1.398	1.421	Ujszász-Jaszapáther E.
1.600	800	800	1.500	2.300	383	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	657	. . .	Ungarische Südostbahn
53.400	12.000	26.700	24.400	51.100	604	26.681	17.379	44.060	521	+ 15·9	1.036	893	Versec—Kubin-Dunap.
15.500	63.500	19.400	70.400	89.800	1.691	21.976	68.478	90.454	1.703	— 0·7	2.898	2.918	Vinkovce-Brčka
13.700	3.080	6.850	4.920	11.770	322	7.650	5.021	12.671	347	— 7·2	552	595	Warasdin-Golubovec

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli		Im Monate Juli 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Juli 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Juli	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1896	1895	Personen	Güter								1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	297·3	52.000	17.500	24.000	35.000	59.000	173	62.943	212	— 18·4	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	19.000	8.300	9.500	16.500	26.000	202	34.565	268	— 22·9	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	1.800	1.500	900	3.000	3.900	148	. . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	8·2	2.400	1.000	1.200	1.200	2.400	50	1.010	123	— 59·4	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	40·7	4.200	1.100	1.600	2.100	3.700	83	4.215	104	+ 20·2	44·6	40·7
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	124.298	211.733	88.963	334.629	423.592	1.103	389.918	1.015	+ 8·7	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.476	47.002	2.393	60.476	62.869	930	53.840	796	+ 16·8	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	54.383	31.431	17.111	45.285	62.396	520	59.080	492	+ 5·7	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	174.790	193.802	167.308	489.590	656.898	933	646.346	918	+ 1·6	704	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	48.970	44.400	30.600	71.500	102.100	291	91.880	283	+ 2·8	351	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	752	12.500	254	9.383	9.637	252	9.779	255	— 1·2	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.188	3.310	690	2.370	3.060	146	1.810	86	+ 69·8	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	5.031	18.089	5.520	28.540	34.060	277	32.297	263	+ 5·3	123	123
Budapester Localbahnen	47	47	248.496	16.001	37.331	4.000	41.331	879	37.076	789	+ 11·4	47	47
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	46.494	3.498	4.747	808	5.555	694	8.134	1.017	— 31·8	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn)	0·5	. . .	131	2	214	6	220	440	. . .	. . .	. . .	0·1	. . .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	7.882	2.754	5.793	4.773	10.566	235	14.693	327	— 28·1	44·9	44·9
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.070	12.845	946	13.948	14.894	451	13.912	422	+ 6·9	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.721	1.056	2.581	1.388	3.969	233	4.173	245	— 4·9	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	12.020	698	2.758	682	3.440	127	3.004	111	+ 14·4	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.665	566	205	398	603	177	540	159	+ 11·3	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	3.951	3.843	691	1.081	1.772	206	1.922	223	— 7·6	8·6	8·6
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	5.695	1.231	1.898	1.622	3.520	352	4.312	431	— 18·3	10	10
Lócsethal-Bahn	12·7	12·7	4.920	766	1.469	694	2.163	170	2.502	197	— 13·7	12·7	12·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	8.942	11.686	2.122	15.584	17.706	282	15.767	251	+ 12·4	62·7	62·7
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	85	3.680	7.931	1.978	17.535	19.513	230	20.683	243	— 5·3	85	85
N.-Lomnitz—Tatra-Lomn. (elekt.)	9·1	. .	2.465	120	746	95	841	92	. . .	. . .	. . .	2	. . .
Poprádthal-Bahn	14	14	10.971	6.138	2.957	3.821	6.778	484	7.766	555	— 12·8	14	14
Számosthal-Bahn	222	222	28.601	16.956	21.631	39.903	61.534	277	59.446	268	+ 3·4	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	2.451	2.085	546	896	1.442	131	1.875	170	— 22·9	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.076	774	405	590	995	107	1.075	116	— 7·8	9·3	9·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	20	3.600	4	1.050	1.054	182	1.052	181	+ 0·6	5·8	5·8
Torontaler Localbahnen	214·7	172·9	38.162	25.989	20.420	24.605	45.025	210	30.500	176	+ 19·3	214·7	172·9
Ungthalbahn	43	43	8.800	9.900	2.589	11.135	13.724	319	16.845	392	— 18·6	43	43
Summe	14.219	13.314	4,156.701	2,242.156	2,922.001	6,386.956	9,308.957	655	8,831.678	663	— 1·2	14.107	13.299
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.663	16.398	11,316.948	7,166.851	6,788.714	15,439.097	22,227.811	1.334	21,647.728	1.320	+ 1·1	16.570	16.395
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.219	13.314	4,156.701	2,242.156	2,922.001	6,386.956	9,308.957	655	8,831.678	663	— 1·2	14.107	13.299
Hauptsumme	30.882	29.712	15,473.649	9,409.007	9,710.715	21,826.053	31,536.768	1.021	30,479.406	1.026	— 0·5	30.677	29.694
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·3	6·3	10.119	326	8.591	514	9.105	. . .	9.499	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·3	5·3	9.324	. . .	11.125	. . .	11.125	. . .	15.872	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	28.596	1	9.935	8	9.943	. . .	11.642	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	5·8	5·8	4.697	1	10.694	4	10.698	. . .	14.424	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	8·1	132.113	. . .	16.799	. . .	16.799	. . .	18.078	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	. . .	43.537	. . .	4.695	. . .	4.695	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	14.029	. . .	2.043	. . .	2.043	. . .	2.252	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	390.069	. . .	21.111	. . .	21.111	. . .	17.019	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	68.024	. . .	10.023	. . .	10.023	. . .	10.047	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thierg.)	1·4	1·4	8.774	. . .	703	. . .	703	. . .	966	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	2·1	. . .	77.590	. . .	3.880	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald	8·2	. . .	60.861	. . .	8.309	. . .	8.309	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr nnd Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen nnd Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen nnd Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Westungar. Localbahn
312.200	127.200	146.000	255.800	401.800	11.81	144.131	261.057	405.188	1.363	— 13·4	2.024	2.337	(Transd. Vicb.-A.-G.)
133.200	52.000	66.900	104 000	170.900	1.327	75.960	114.591	190.551	1.479	— 10·3	2.275	2.535	Zagorianer Bahn
15.800	15.500	7.100	31.100	38.200	1.452	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.489	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
20.800	7.850	9.900	8.900	18.800	390	5.575	2.319	7.894	963	— 59·5	669	1.651	Zsebely-Csákovárer Lb.
31.100	12.600	12.200	25.200	37.400	839	10.705	18.901	29.606	727	+ 15·4	1.438	1.249	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
770.765	1,392.310	446.307	2,102.553	2,548.860	6.638	432.970	1,914.296	2,347.266	6.113	+ 8·6	11.379	10.479	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
35.791	273.134	15.946	320.779	336.725	4.981	16.174	316.778	332.952	4.925	+ 1·1	8.539	8.442	Mohács-Fünfkirchner E.
368.268	238.196	113.756	334.681	448.437	3.737	103.027	327.176	430.203	3.585	+ 4·2	6.406	6.146	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,158.395	1,304.833	979.061	3,416.344	4,395.405	6.243	950.720	3,294.440	4,245.160	6.030	+ 3·5	10.702	10.337	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
353.660	387.300	208.320	600.690	809.010	2.305	190.470	455.570	646.040	1.988	+ 16·0	3.951	3.408	Arader u. Csánader E.
4.197	73.358	1.479	63.016	64.495	1.684	1.559	62.881	64.440	1.683	+ 0·1	2.887	2.885	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
4.922	13.489	2.080	10.480	12.560	598	2.250	5.710	7.960	379	+ 57 8	1.025	650	Borossebes-Menyháza
31.142	104.448	29.327	164.667	193.994	1.577	34.218	157 066	191.284	1.555	+ 1·4	2.703	2 666	Barcs-Pakraczer E.
1,652.849	86.211	208.987	20.811	229.798	4.890	183.134	18.014	201.148	4.280	+ 14·3	8.382	7 337	Budapester Localb.
341.799	16.060	36.574	4.267	40.841	5.105	38 363	4.026	42.389	5.299	— 3·7	8.751	9.084	Budapest-Szt. Lörincz
131	2	214	6	220	2.200	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		3.771	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
34.496	15.653	23.029	26.016	49.045	1.092	25.405	43.086	68.491	1.525	— 28·4	1.872	2.614	Eperjes-Bartfeld
23.205	86.634	5.558	88.692	94.250	2.856	5.532	89.029	94.561	2.865	— 0·3	4.896	4.911	Gölnitzthal-Bahn
55.888	7.394	14.227	10 023	24.250	1.426	14.076	10.137	24.213	1.424	+ 0·1	2.444	2.441	Güns-Steinamanger
88.817	4.997	18.058	4.677	22.735	842	16 103	5.563	21.666	802	+ 5·0	1.444	1.375	Haraszti-Ráczkev
11.393	5.709	1.489	3.343	4.832	1.421	1.270	3.129	4.399	1.294	+ 9 8	2.436	2.218	Holics-Gödinger Localb.
19.479	26.288	3.267	7.399	10.666	1.240	3.127	7.821	10.948	1.273	— 2·6	2.126	2 182	Késmark-Szepes-Bélá
25.353	15.631	8.414	13.659	22.073	2.207	7.963	12.903	20.866	2.087	+ 5 8	3.783	3 578	Keszthély-B. Szt. György
24.497	6.858	7.586	5.993	13 579	1.069	8.064	6.114	14.178	1.116	— 4·2	1.833	1.913	Löcsethal-Bahn
50 693	78.548	11.985	102.583	114.568	1.827	13.642	85.296	98.938	1.578	+ 15·8	3.132	2 705	Marmaroser Salzb. A.-G.
29.655	49.730	13.947	107.141	121.088	1.425	13.461	124.656	138.117	1.625	— 12·3	2.443	2.786	Nagy-Károly-Somkuti
2.851	142	824	124	948	474	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		813	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
48.795	39.368	12.779	24.782	37.561	2.683	13.147	25.727	38.874	2 777	— 3·4	4.599	4.761	Poprádthal-Bahn
206.178	102.364	137.651	241.681	379.332	1.709	135.565	221.484	357.049	1.608	+ 6·3	2.929	2.756	Számosthal-Bahn
12.780	16.256	2.918	7.576	10.494	954	2.839	7.747	10.586	962	— 0 8	1.635	1.649	Szepes-Béla-Podolin
13.616	4.505	2.329	3.717	6.046	650	2.228	3 210	5.438	585	+ 11·1	1.114	1.003	Szep. Olaszi-S.Varalja
70	25.200	13	7.350	7.363	1.269	10	7.350	7.360	1.269	0	2.175	2.175	Terret-Kowaszna
288.684	103.506	126 628	190.728	317.356	1.478	103.400	163.900	267.300	1.546	— 4·4	2.534	2.650	Torontaler Localb.
52.910	49.520	15.713	68.589	84.302	1.961	16.621	73.696	90.317	2.100	— 6 6	3.361	3.600	Ungthalbahn
26,204.879	15,619.974	16,359.177	46,413.075	62,772.252	4.447	15,239.528	41,646.220	56,885.748	4.278	+ 4·0	7.623	7.334	**Summe**
													Recapitulation.
61,578.283	48,108.502	34,184.828	105,089.033	139,273.861	8.405	33,115.066	99,336.744	132,451.810	8.079	+ 4·0	14.409	13.850	**Se. d. österr. Eisenb.**
26,204.879	15,619.974	16,359.177	46,413.075	62,772.252	4.447	15,239.528	41,646.220	56,885.748	4.278	+ 4·0	7.623	7.334	**Se. d. ungar. Eisenb.**
87,783.162	63,728.476	50,544.005	151,502.108	202,046.113	6.586	48,354.594	140,982.964	189,337.558	6.376	+ 3·3	11.290	10.930	**Hauptsumme**
													Zahnradbahnen.
15.173	891	12.686	1.384	14.070	. . .	13.688	626	14.314	. . . . .		. . . . .		Achenseebahn
14.431	. . . . .	15.001	. . . . .	15.001	. . .	24.407	. . . . .	24.407	. . . . .		. . . . .		Gaisbergbahn
90.206	33	31.737	55	31.792	. . .	40.971	324	41.295	. . . . .		. . . . .		Kahlenbergbahn
6.026	1	13.625	4	13.629	. . .	20.216	9	20.225	. . . . .		. . . . .		Schafbergbahn
													mit elektrischem Betrieb
290.124	. . . . .	36.414	. . . . .	36.414	. . .	38.196	. . . . .	38.196	. . . . .		. . . . .		Baden—Vöslau
194.233	. . . . .	21.061	. . . . .	21.061	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .		. . . . .		Bielitz-Zigeunerwald
51.165	. . . . .	6.681	. . . . .	6.681	. . .	7.317	. . . . .	7.317	. . . . .		. . . . .		Gmunden Bhf.—Stadt
2,147.767	. . . . .	114.457	. . . . .	114.457	. . .	98.584	. . . . .	98.584	. . . . .		. . . . .		Lemberger Elektr. E.
205.464	. . . . .	30.815	. . . . .	30.815	. . .	30.442	. . . . .	30.442	. . . . .		. . . . .		Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
32.696	. . . . .	2.610	. . . . .	2.610	. . .	4.316	. . . . .	4.316					Prag (Bubna)-Belvedere
357.976	. . . . .	17.900	. . . . .	17.900	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .		. . . . .		Prag-Vysočan-Licben
263.440	. . . . .	30.971	. . . . .	30.971	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .		. . . . .		Teplitz-Eichwald

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1896	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Juli 1895	Im Monate Juli 1896 wurden befördert: Personen	Im Monate Juli 1896 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1896	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Juli 1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	28.196	. . . .	671	. . . .	671	. . .	721	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·4	0·4	11.655	. . . .	778	. . . .	778	. . .	1.293	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	24.776	10	3.490	9	3.499	. . .	4.003	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·2	0·2	21.776	. . . .	2 402	. . . .	2.402	. . .	3.117	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	12.226	5.298	4.970	13.924	18.894	180	20.692	197	— 8·6	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	619	87.702	43.410	52.201	136.145	188.346	304	200.172	323	— 6·0	619	600
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	80.864	2.724	4.074	1.917	5.991	1.223	6.138	1.253	— 2·4	4·9	3·9

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Mehl und Mahlproducten . . . um 485·9 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 708·8 t
„ Holz aller Art . . . . . „ 1.761·5 t
„ Steinen aller Art . . . . . „ 610·6 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 486·0 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich bei den Artikeln „Getreide aller Art“ und „Zucker, raffinirt“, zu verzeichnen.

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 10.159 Personen und das Erträgniss um fl. 1757 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 3326 t und des Erträgnisses um fl. 399 zu constatiren, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Holz aller Art“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Zucker, raffinirt und roh“, „Steine aller Art“, dann „Erze und Schlacken“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Das im Monate Juli 1896 auf dem Gesammtnetze erzielte Einnahmenplus von fl. 34.173 resultirt aus Kohlen- und Erztransporten.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juli 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Juli 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . . + 20.623 Personen — fl. 17.777·31
Ergänzungsnetz . . . + 2.606 „ — „ 17.719·14
Südnordd. Verbindungsbahn + 477 „ — „ 5.161·05

Die Differenzen basiren darauf, dass im laufenden Jahre eine grössere Frequenz im Nachbarverkehre stattfand, während im Vorjahre namentlich anlässlich der ethnographischen Ausstellung in Prag häufiger lange Strecken benützt wurden.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Juli 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 542 t + fl. 56.468·90
„ „ Ergänzungsnetz — 7.002 t + „ 20.723·23
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . + 6.122 t — „ 434·79

Die Mehreinnahmen für die beiden Linien der Oesterr. Nordwestbahn sind hauptsächlich auf die stärkere Frequenz höher tarifirender Artikel, sowie auf den Einfluss der Tariferhöhungen zurückzuführen, welche in Folge der höheren Tarife auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Laufe der letzten Monate successive im diesseitigen Bereiche, sowie in den directen inländischen Anschluss- und Auslandsverkehren vorgenommen wurden.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monate April 1896 vorgeschritten.

Staatseisenbahnbetrieb. Bei den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen resultirt für den Monat Juli 1896, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 562.526 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 79.795 und im Güterverkehre eine Mehrfrequenz von 27.137 t mit einer Mehreinnahme von fl. 442.751. Im Ganzen resultirt somit eine Mehreinnahme von fl. 362.956.

Von der im Personenverkehre ausgewiesenen Minderfrequenz entfallen auf die westlichen Linien 523.790 und auf die östlichen Linien 38.736 Reisende. Auf den westlichen Linien resultirt eine Mindereinnahme von fl. 109.660, während auf den östlichen Linien, trotz der geringeren Anzahl der beförderten Personen, sich eine Einnahmensteigerung von fl. 29.865 ergab. Die Ursache der geringeren

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Juli									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
Drahtseilbahnen.													
110.042	2.933	2.933	3.414	3.414									Belvedere in Prag
59.525	3.903	3.903	5.177	5.177									Laurenziberg in Prag
55.504	29	6.725	27	6.752	7.997	59	8.056						Festung Hohensalzburg
126.860	13.076	13.076	21.651	21.651									Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
79.533	34.406	32.570	92.826	125.396	1.194	31.855	75.213	107.068	1.020	+ 17·0	2.047	1.748	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
467.369	294.812	274.824	853.990	1,128.814	1.824	292.139	897.297	1,189 436	1.982	— 8·0	3.127	3.398	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
485.142	18.096	22.645	12.984	35.629	7.271	17.032	13.015	30.047	7.704	— 5·6	12.465	13.207	Trambahn in Sarajevo

Personenfrequenz ist in der andauernd ungünstigen Witterung, bezw. in der hiedurch begründeten geringen Reiselust zu suchen.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien, bei einer Mehrbeförderung von 41.776 t, eine Mehreinnahme von fl. 363.072 erzielt, wogegen auf den östlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 14.639 t, eine Mehreinnahme von fl. 79.679 resultirt. Die Einnahmensteigerung der westlichen Linien ist eine Folge der gesteigerten Verfrachtung von Eisen, Erzen, Getreide, Mehl und Mahlproducten. Auf den östlichen Linien dagegen verzeichnen Baumaterialien, Eisen, Getreide, Holz und Zucker einen Rückgang in der Frequenz.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, inclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro Juli, bei einer Minderfrequenz von 526.619 Personen, eine Mindereinnahme von fl. 71.572, und, bei einer Mehrbeförderung von 14.517 t, eine Mehreinnahme von fl. 443.981, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates eine Mehreinnahme von fl. 372.409 ausweist. Vom 1. Jänner bis Ende Juli beträgt die Mehreinnahme fl. 3,609.467.

Von den Localbahnen haben die Kolomeaer Localbahnen eine Minderfrequenz von 510 t zu verzeichnen, welche in der Minderverfrachtung von Petroleum begründet ist. Die Mehreinnahme, welche trotz dieses Ausfalles nachgewiesen erscheint, resultirt aus der Gegenüberstellung der durch Einnahmenrückersätze verminderten Vergleichsziffer desselben Monates im Vorjahre.

Ebenso entspringt bei der Localbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth der Einnahmenausfall nicht einem Frequenz-Rückgange — ein solcher resultirt nur im Personenverkehre, welcher eine Minderbeförderung von 1831 Reisenden ausweist, während im Güterverkehre eine Mehrfrequenz von 1547 t erzielt wurde — sondern ist in der durch Empfänge aus früheren Rechnungsperioden erhöhten Vergleichsziffer aus dem Monate Juli 1895 begründet.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Juli 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesene Mindereinnahme von fl. 887 theilt sich, wie folgt:

Personenverkehr . . — fl. 19.264
Frachtenverkehr . . . + „ 18.377

Die gesellschaftlichen Localbahnen ergaben folgende Resultate, und zwar:

Liesing-Kaltenleutgeben (Zunahme im Personen- und Güterverkehr) . . . + fl. 2.026
Mödling-Brühl . . . . . — „ 24
Spielfeld-Radkersburg (Abnahme im Personen- und Güterverkehr) . . . — „ 2.002

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften weisen Steigerungen nach:

die Leoben-Vordernberger Bahn (Personen- und Güterverkehr) . . . um fl. 7.652
„ Graz-Köflacher Bahn (stärkerer Güterverkehr) . . . . . „ „ 5.604
„ Localbahn Cilli-Wöllan (stärkerer Güterverkehr) . . . . . „ „ 2.621
„ Bárcs-Pakráczer Bahn (stärkerer Güterverkehr) . . . . . „ „ 1.763

Dagegen haben Abnahmen erfahren:

die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (Personen- und Güterverkehr) . . . . . um fl. 260
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger (schwächerer Güterverkehr) . „ „ 204

Die Ergebnisse der Betriebsperiode Jänner—Juli 1896 sind nach Massgabe der definitiven Buchungen bis Ende April richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Ergebnisse des Monates Juli 1896 mit jenen des Vorjahres zeigt für den Gegenstandsmonat eine Minderbeförderung von 10.040 Personen und 3272 t Güter, welcher ein Einnahmenausfall von fl. 4433 aus dem Personenverkehre und fl. 49 aus dem Güterverkehre entspricht.

Die geringe Personenfrequenz erscheint durch die diesjährigen ausserordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse erklärt.

In der Periode vom 1. Jänner bis 31. Juli 1896 wurden fl. 20.591 Mehreinnahmen erzielt, welche ausschliesslich auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung der Viehverladerampe in der Station Oderberg: Baubewilligung.) Für die Umgestaltung der Viehverladerampe in der Station Oderberg aus Anlass der Aufstellung einer beweglichen fahrbaren Verladetreppe wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3111/IV.]

— (Strecke Trzebinia—Granica: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Szczakowa: Baubewilligung.) Für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Szczakowa wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 1562/IV.]

Ybbsthalbahn. (Theilstrecke Gross-Hollenstein—Lunz und Lunz—Kienberg-Gaming: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes für die zweite und dritte Theilstrecke Gross-Hollenstein—Lunz und Lunz—Kienberg-Gaming der Ybbsthalbahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 17. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 9220.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Bau eines Beamtenwohnhauses in Schreibwald.) Das Project für die Erbauung eines Wohngebäudes für den Stationsaufseher in der Localbahnstation Schreibwald in Brünn wurde gutgeheissen und die k. k. Statthalterei in Brünn ermächtigt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7500/I.]

Projectirte Localbahn Sedlitz-Tschiskowitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für eine Localbahn von Sedlitz nach Tschiskowitz die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 14. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Svátek betraut. [E.-M.-Z. 9101.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Theilstrecke Čerčan—Požár: Variante km 7·8—9·4: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. Mai durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Variante km 7·8—9·4 der Theilstrecke Čerčan—Požár der Localbahn Čerčan-Modřan wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 8032.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Variante km 3·9—4·7 und km 4·974—5·725: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die Varianten in km 3·9—4·7 und km 4·974—5·725 der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal die politische Begehung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7676.]

Localbahn Blatna-Nepomuk und Březnitz-Rozmital. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die Localcommission, betreffend die politische Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Localbahnstrecken Blatna—Nepomuk und Březnitz—Rožmital, auf den 14. September anberaumt. [E.-M.-Z. 7948.]

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Bauconsens-Ertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 30. Juni bis 3. Juli durchgeführten politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich der projectirten Localbahn Neuhof-Weseritz wurde der Bauconsens, mit Ausnahme der Theilstrecke km 19·2 bis 21·7, ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 9330.]

Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projectes der Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz auf den 21. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete von Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 9308.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

10. September. Heute Früh 2 Uhr sind bei km 44·1 sehr erhebliche Terrainsenkungen eingetreten. Die Strecke Brüx—Triebschitz ist demnach unfahrbar geworden. Dauer unbestimmt. Der Zugsverkehr von Komotau bis Brüx, dann von Aussig bis Brüx bleibt aufrecht. Umsteigen der Reisenden, sowie Gepäck- und Postübertragung vorläufig unmöglich.

— Für die Dauer der Betriebsstörung in Brüx wird wie im Vorjahre in der Nähe bei km 44, Wächterhaus Nr. 49, provisorisch eine Personen-Haltestelle eingerichtet und der Localpersonenverkehr zwischen dieser Haltestelle Brüx-Spiritusfabrik und Komotau unter Aufrechterhaltung sämmtlicher fahrplanmässigen Züge vermittelt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pollux“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 15. Juli ohne Passagiere und mit 842 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 500 Colli Mehl, 80 Colli Stahl, 58 Colli Papier, 7 Colli Seife; nach Bahia 1600 Colli Mehl, 47 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Rio de Janeiro 10.000 Colli Salz, 458 Colli Esswaaren, 7 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Möbel; nach Santos 4 Colli Insectenpulver, 1 Collo Papier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 46.421 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXV. Stückes.) Das am 7. September herausgegebene CLXXXV. Stück enthält unter

Nr. 2517: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 6. August 1896, Z. 490, betreffend die Einfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn über das kgl. Zollamt Tuntschendorf.

Nr. 2518: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. September 1896, Z. 144.528, betreffend Beschränkung der Vieheinfuhr aus Niederösterreich.

Nr. 2519: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. September 1896, Z. 144.996, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen aus Krain nach Böhmen.

Nr. 2520: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. September 1896, Z. 10.590, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2521: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. August 1896, Z. 13.530, betreffend Regelung des Verkehres mit Borstenvieh.

Nr. 2522: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 4. September 1896, Z. 15.221/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

Nr. 2523: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 4. September 1896, Z. 11.664, betreffend die Beschränkung der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus Bosnien und der Herzegowina nach und durch Kärnten.

Nr. 2524: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 4. September 1896, Z. 26.548, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Abfertigung von Gütersendungen von und nach Braila-Hafen, Braila-Docks, Galatz-Docks und Constantza-Hafen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 101 vom 5. September 1896, Seite 1685, publicirten neuen Tarifbestimmungen hinsichtlich der Güterbeförderung von und nach Braila-Hafen, Braila-Docks, Galatz-Docks und Constantza-Hafen für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie für den Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg haben mit sofortiger Giltigkeit vollinhaltlich auch für den Rumänisch-Norddeutschen Eisenbahnverband Geltung.

Wien, am 9. September 1896. [653]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem mit 1. September 1896 in Kraft getretenen Tarif-Theil II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verkehr hat es auf Seite 18 in der letzten und vorletzten Zeile statt „an die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien einzusenden“ richtig „an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau einzusenden“ zu lauten.

Wien, am 9. September 1896. [654]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Verkehrsstörung.

In Folge Terrainsenkung in unserer Station Brüx musste vom 10. September Früh an der Gesammtverkehr in der Strecke Brüx—Triebschitz bis auf Weiteres eingestellt werden.

Auf Grund des § 14, Absatz 3 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenützung bringen wir Vorstehendes zur öffentlichen Kenntniss.

Teplitz, am 10. September 1896. [655]

Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Ergänzung der Publication, betreffend die Einführung desselben.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 100 vom 3. September 1896, Seite 1677, Pos. 636, angeführte Kundmachung ist durch folgenden Passus, und zwar mit Beginn der 5. Zeile, zu ergänzen:

„Insoweit in dem unter b) bezeichneten Ausnahmetarife Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. October 1896 in Kraft.“

Wien, am 9. September 1896. [656]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung der Ausgabe ermässigter Fahrkartenhefte.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 31. August die Ausgabe ermässigter Fahrkartenhefte auf Grund der zur Lösung halber Fahrkarten berechtigenden Certificate eingestellt wurde. Die bis zu diesem Tage gelösten Fahrkartenhefte zu halben Preisen können indessen bis zum Verbrauche auch weiter benützt werden.

— (Einführung eines neuen Tarifes für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit Giltigkeit ab 1. September ein Tarif für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel bei Aufliefe-rung in beliebigen Mengen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Directionen Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken andererseits zur Einführung gelangte. Die für Budapest (Westbahn) eingestellten Frachtsätze gelten auch für Budapest-Józsefváros (Josefstadt).

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V. S. B.), vom 1. August 1895. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Rohschiefer-Sendungen.) Mit Giltigkeit vom 25. August 1896 traten für Rohschiefer-Sendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg ab Ragaz nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Ragaz nach	Centimes für 100 kg
Hof	173
Kronach	162
Lehesten	172
Ludwigsstadt	169
Marxgrün-Steben	179
Probstzella	172
Stockheim	163

Die Entfernung Lehesten—Lindau beträgt 464 km; Anschlussstation der Hauptbahn für die Localbahnstation Lehesten ist Ludwigsstadt.

Auf Seite 24 und 119 des Haupttarifes, ferner auf Seite 13 und 14 des I. Nachtrages ist entsprechende Vormerkung zu machen.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die landwirthschaftliche Ausstellung in Ebern — 13./14. September;
2. die Ausstellung physikalischer, naturhistorischer und medicinischer Apparate, Instrumente, Präparate und Modelle in Frankfurt a/M. — 20. mit 27. September;
3. die Junggeflügel-Ausstellung in Hannover — 19. mit 21. September;
4. die Hundeausstellung in Innsbruck — 5. mit 8. September.
5. die Obst- und Imkereiausstellung in Krumbach — 6. mit 15. September;
6. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in München — 26. mit 29. September;
7. die Vieh- und landwirthschaftliche Ausstellung in Neumarkt a. Rott — 7. September;
8. Die Kunstausstellung in Salzburg — 15. Juni mit 30. September, und
9. auf die gewerbliche, land- und forstwirthschaftliche Ausstellung in Wels — 6. mit 10. September.

Die Rücksendefrist wird für die Kunstausstellung in Salzburg auf drei Monate und für die gewerbliche etc. Ausstellung in Wels auf dreissig Tage nach Ausstellungsschluss verlängert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1435		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4) b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 25)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 4 und Nr. 25 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 20. September bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 3 vom 15. October 1893				Im Kartirungswege		

Von	Nach: Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) a)	b)	Hamburg B., Wilhelmsburg a)	b)	Stettin a)	b)	Swinemünde a)	b)	Warnemünde a)	b)	anderen deutschen Hafenstationen
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig										
Apcz-Szántó	507	415	491	399	418	—	447	—	508	—	
Banocz	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Bánréve	534	442	518	426	—	—	—	—	—	—	
Beregszász	585	493	569	477	—	—	—	—	—	—	
Beszterczebánya	492	400	476	384	—	—	—	—	—	—	
Csap	574	482	558	466	—	—	—	—	—	—	
Csány	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—	
Feled	529	437	513	421	—	—	—	—	—	—	
Fülek	516	424	500	408	—	—	—	—	—	—	
Garam-Berzencze	478	386	462	370	—	—	—	—	—	—	
Halmi	583	491	567	475	—	—	—	—	—	—	
Hidas-Németi	542	450	526	434	—	—	—	—	—	—	
Kisvárda	577	485	561	469	—	—	—	—	—	—	
Legénye-Mihály	551	459	535	443	—	—	—	—	—	—	
Liszka-Tolcsva	563	471	547	455	—	—	—	—	—	—	
Losoncz	511	419	495	403	—	—	—	—	—	—	
Munkács	585	493	569	477	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Mihály	565	473	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Szöllös	589	497	573	481	—	—	—	—	—	—	
Pásztó	512	420	496	404	423	—	452	—	513	—	
Perbenyik	570	478	554	462	—	—	—	—	—	—	
Putnok	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—	
Rimaszombat	532	440	516	424	—	—	—	—	—	—	
Rozsnyó	544	452	528	436	—	—	—	—	—	—	
Sajó-Szt. Péter	543	451	527	435	—	—	—	—	—	—	
Salgó-Tarján	524	432	508	416	—	—	—	—	—	—	
Sátoralja-Ujhely	557	465	541	449	—	—	—	—	—	—	
Selyp	502	410	486	394	413	332	442	361	503	375	
Som	582	490	566	474	—	—	—	—	—	—	
Szatmár	578	486	562	470	489	—	518	—	579	—	
Szegimalom	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Szomotor	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Tisza-Ujlak	589	497	573	481	—	—	—	—	—	—	
Tornalja	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—	
Töke-Terebes-Gálszécs	557	465	541	449	—	—	—	—	—	—	
Tuzsér	579	487	563	471	—	—	—	—	—	—	
Ungvár	582	490	566	474	—	—	—	—	—	—	
Vadna	539	447	523	431	—	—	—	—	—	—	
Zólyom	483	391	467	375	—	—	—	—	—	—	
Eperjes	522	430	506	414	—	—	—	—	—	—	
Igló	495	403	479	387	—	—	—	—	—	—	
Káposztafalu	490	398	474	382	—	—	—	—	—	—	
Kassa	522	430	506	414	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Sáros	525	433	509	417	—	—	—	—	—	—	
Póprád-Felka	483	391	467	375	—	—	—	—	—	—	
Ruttka	438	346	422	330	—	—	—	—	—	—	
Zsolna	428	336	412	320	—	—	—	—	—	—	

anderen deutschen Hafenstationen:
Altona = Hamburg + 4 Pfennige bei a) und b)
Harburg = " + 5 " " a) " b)
Lübeck = " + 2 " " a) " b)
Brake (Oldenburg) = Bremen + 24 Pfennige bei a) und 20 Pfennige bei b)
Bremerhaven = " + 28 " " a) " 20 " " b)
Geestemünde = " + 28 " " a) " 20 " " b)
Nordenham = " + 32 " " a) " 20 " " b)

Die Frachtsätze ad b) haben nur Giltigkeit für die Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen, überseeischen Colonien.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandsätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2 3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1		Bruchsteine aus der Position 8 58 der Güterclassification des Tariftheiles I	Mollt	Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 15. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	22	10·4	11·6	Im Kartirungswege		
2		Steine aller Art der Position 8 57 der Güterclassification des Tariftheiles I	Radautz		Aufgabe von mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung biefür. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			35	19·4	15·6			
3		Bruchsteine aller Art der Position 8—58 der Güterclassification des Tariftheiles I			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			31	14·3	16·7			

Kreuzer österr. Währ.

Eisenbahn Wien-Aspang

Güter der Classe	Garn	Tattendorf	Wr.-Neustadt	Wien E.W.A. und Kl.-Schwechat loco u. transit	Tattendorf	Wr.-Neustadt	Tattendorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief u. Wagen
		oder umgekehrt			oder umgekehrt			
1	Baumwolle gepresst	Wien E.W.A. und Kl.-Schwechat loco u. transit	Tattendorf		Wr.-Neustadt	Tattendorf		
II		Tattendorf		Wien E.W.A.				
A exclusive Emballagen				Klein-Schwechat				
		loco und transit						
Verpackungsgegenstände, leere								
		In beliebigen Mengen			In beliebigen Meugen			

Gesammtverfrachtung von mindestens 820 Tonnen während der Giltigkeitsdauer, in welche Menge auch die über Wien E.W.A. bezogene Mineralkohle eingerechnet wird. Verzicht auf die Achsverfrachtung

Bis 31. December 1896

Localgütertarif

Kreuzer										
1	1	1·5	3	3	2	1	3	6	8	6
1	10	14·5	20	23	19	14	6	15	13	15
11	16	23	26	15	21	9	21			

Im Rückvergütungswege

Vorlage der auf den Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, bezw. der auf den Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine oder Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern bis Ende Februar 1897

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1438	Südbahn-Gesellschaft		Materialien zum Baue eines Elektricitätswerkes in Laibach, bei frachtgutmässiger Beförderung	sämmtlichen österreichischen Südbahnstationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	L a i b a c h S. B.	Die Sendungen müssen an den Magistrat der Landesbauptstadt Laibach adressirt sein und von den Organen dieses Magistrates bezogen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen auf Grund der Gebührenberechnungstabellen des Localtarifes mit der Beschränkung auf einen Durchlauf von mindestens 40 km und mit der weiteren Massgabe, dass bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für mindestens 10.000 kg des verwendeten Wagens erfolgt, ein Einheitssatz von 0·26 Hellern pro 100 kg und 1 km und bei Sendungen in geringeren Quantitäten ein solcher von 0·32 Hellern pro 100 kg und 1 km resultiren muss	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen die Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Bei Anwendung eines im Anhange zum Localtarife oder sonst im Publicationswege bestehenden ermässigten Frachtsatzes wird nur die Differenz zwischen dem 50 percentigen Nachlasse von den Frachtsätzen laut Gebührenberechnungstabelle und dem betreffenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
82	Nr. 3 vom 11. Jänner 1896	Nr. 130	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	M o l l t	Hatna transit Radautz	25. September 1896	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 105. **Wien, 15. September 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Lundenburg nach Eisgrub.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Saliger in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Lundenburg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Unter-Themenau nach Eisgrub im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. August 1896. Z. 7685/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx nach Nieder-Georgenthal und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bezirksobmanne und Bürgermeister Carl v. Pohnert in Brüx als Obmann des Actionscomité der betheiligten Gemeinden mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 25. November 1893, Z. 59.090 (Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 14. December 1893), ertheilte und mit den Erlässen derselben Behörde vom 16. Mai 1894, Z. 25.721, bezw. vom 12. November 1894, Z. 61.137, 9. Mai 1895, Z. 26.363, und 14. November 1895, Z. 66.251 (Verordnungs-Blatt Nr. 64 vom 7. Juni, Nr. 143 vom 13. December 1894, Nr. 62 vom 28. Mai und Nr. 143 vom 10. December 1895), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Nieder-Georgenthal und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx neuerlich auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 6. Juli 1896. Z. 5142/I.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

Am 25. Juli 1896 wurde die Localbahn Stramberg-Wernsdorf mit der Haltestelle Senftleben und den Stationen Stramberg und Wernsdorf dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Diese Localbahn schliesst in der Station Stramberg an die k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn und in der Station Wernsdorf an die Linie Kojetein—Bielitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche den gesammten Stationsdienst in der letztgenannten Station führt.

Die Haltestelle Senftleben wurde für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Stationen Stramberg und Wernsdorf wurden für den Gesammtverkehr eröffnet.

Der Betrieb wird von den Concessionären (Firma Lindheim & Comp. in Wien) geführt, und ist eine eigene Betriebsleitung der Localbahn in Stramberg errichtet worden.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Bei Beurtheilung der Frage, ob eine Eisenbahnunternehmung auf Grund der Bestimmung des § 10, lit. b), Abs. 2 der Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu Vorkehrungen gegen später eingetretene Nachtheile verpflichtet werden kann, kommt es nicht auf ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung, sondern nur auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Bahnbaue und den constatirten Uebelständen an.

2. Aus der Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur Herstellung von Vorkehrungen folgt die weitere Verpflichtung, den hiezu erforderlichen Kostenaufwand zu bestreiten.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 23. September 1895, Z. 44.864, betreffend die Assanirung der Materialgräben im Gebiete der Gemeinde Pohl, zu Recht erkannt: Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Durch die angefochtene Verfügung des k. k. Handelsministeriums vom 23. September 1895, Z. 44.864, wurde ausgesprochen, dass Seitens der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn behufs Beseitigung der mit dem Bestande von Materialgräben im Gebiete der Gemeinde Pohl verbundenen sanitätswidrigen Uebelstände entsprechende Vorkehrungen zu treffen sein werden.

Die beschwerdeführende Nordbahn erachtet sich durch die angeführte Verfügung in zweifacher Richtung für beschwert:

1. weil dieselbe überhaupt an die Bahnverwaltung und nicht vielmehr an die Gemeinde Pohl erlassen wurde;
2. weil dieselbe — wenigstens stillschweigend — von der Nordbahn verlange, dass sie die ihr aufgetragenen Vorkehrungen auf ihre Kosten durchführe.

Ad 1. Der Rechtstitel der angefochtenen Verfügung liegt in der Bestimmung des § 10, lit. b) der die Ertheilung von Eisenbahn-Concessionen regelnden, mit Rücksicht auf die Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, auch auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anwendbaren Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, woselbst gesagt wird, dass die Eisenbahnunternehmungen solche Vorkehrungen zu treffen haben, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. s. w. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden.

Die thatsächlichen Voraussetzungen der Anwendung dieser Gesetzesstelle sind durch die Erhebungen in zweifelloser Weise festgestellt. Denn dieselben haben ergeben, dass der hier in Frage kommende, durch den Bau der Bahn selbst gebildete Materialgraben im Laufe der Zeit in einen Sumpf verwandelt worden ist, welcher durch die damit verbundene Verpestung der ganzen Umgebung und durch die drohende Verseuchung der Nutzwässer sanitäre Uebelstände und Gefahren von weittragender Bedeutung herbeizuführen geeignet ist.

Damit sind alle Momente gegeben, durch deren Vorhandensein die Anwendung der angeführten Gesetzesstelle bedingt ist. Ein Verschulden der Bahnunternehmung oder der Bahnverwaltung gehört zu diesen Momenten nicht. Das Gesetz erwähnt von diesem Erfordernisse nichts, und es kommt dasselbe hier überhaupt gar nicht in Frage, da es sich nicht um privatrechtliche, sondern um öffentlich rechtliche, der Unternehmung mit Rücksicht auf die ihr ertheilte Concession auferlegte Verpflichtungen gegenüber der Staatsverwaltung handelt.

Die Frage, ob irgend ein Verschulden der Bahnverwaltung anzunehmen sei, kommt in Fällen jener Kategorie, wie der vorliegende, umsomehr ausser Betracht, als es sich nicht um die Haftung für einen bereits zugefügten erweislichen und nach Vermögenswerthen abschätzbaren Schaden, sondern um die Hintanhaltung zukünftiger Schädigungen oder Benachtheiligungen handelt.

Im concreten Falle endlich muss die Feststellung eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Bahnbaue, bezw. den durch denselben bewirkten Veränderungen und den constatirten sanitären Gefahren und Uebelständen auch aus dem weiteren Grunde genügen, weil die Bahnunternehmung vertragsmässig und unbedingt und vorbehaltlos die Verpflichtung auf sich genommen hat, die hier in Betracht kommenden Vorkehrungen, sobald das Bedürfniss dazu sich ergeben werde, zu treffen.

Im Begehungsprotokolle über die betreffende Eisenbahnstrecke vom 22. April 1841 ist nämlich eine Erklärung des General-Inspectors im Namen der Eisenbahn-Gesellschaft enthalten, dass sich zu allen wie immer gearteten und später als nothwendig anerkannten Herstellungen und Durchlässen oder Abzügen . . . . herbeigelassen . . . . und dafür gesorgt werden wird, dass den diesfalls später vielleicht vorkommenden Uebelständen mit möglichster Beschleunigung abgeholfen werde.

In dem speciell die Strecke in der Gemeinde Pohl betreffenden Protokolle vom 11. Mai 1841 wird auf diese Verpflichtungserklärung ausdrücklich und mit dem Bemerken, dass dieselbe auch hier gelte, hingewiesen.

In der hierüber ergangenen Erledigung des Landes-Guberniums vom 25. Juni 1841, Z. 25.871, mit welcher das Bauproject genehmigt wurde, wird der Beisatz gemacht, dass nach der von den Bevollmächtigten der Bahndirection übernommenen Verpflichtung die vielleicht weiter noch nothwendig werdenden Wasserdurchlässe zum Ablaufe des Regen- und Inundationswassers, sowie die allenfalls noch im Verfolge aus öffentlichen polizeilichen Rücksichten sich als nothwendig darstellenden Vorkehrungen auf jedesmalige Anforderung von der Eisenbahnunternehmung zu bewerkstelligen sind.

In einem weiteren Protokolle vom 6. August 1844, bei dessen Aufnahme auch die Vertreter der Gemeinde Pohl betheiligt waren, hat der Vertreter der Bahn neuerdings die Zusicherung gemacht, dass in dem Falle, als etwa bei der wirklichen Ausführung des Bahnbaues weitere Vorkehrungen bezüglich des Wasserabflusses, der Verbindungswege oder in sonstiger polizeilicher Hinsicht als nothwendig hervortreten sollten, solche ohne Verzug, das heisst also ohne eine diesbezügliche Aufforderung Seitens der Behörde abzuwarten, in entsprechender Art werden bewirkt werden.

Diesen Verpflichtungserklärungen gegenüber kann sich die Beschwerdeführerin auch nicht mit Erfolg auf den Umstand berufen, dass durch Vernachlässigung der Reinigung des über den fürstlich Hatzfeld'schen Grund führenden Abzugsgrabens die Versumpfung des Materialgrabens fortgeschritten und die früher durch den erwähnten Abzuggraben bewerkstelligte Reinigung desselben unmöglich geworden sei.

Denn nach dem unzweideutigen Wortlaute der obigen Erklärungen hatte die Bahnunternehmung, bezw. Bahnverwaltung schon ursprünglich, das heisst schon

zur Zeit, als durch den Bahnbau der in Rede stehende Materialgraben entstanden war, die Verpflichtung, die Versumpfung desselben durch entsprechende Vorkehrungen hintanzuhalten, wonach die offenbar erst später eingetretene Verschlammung des fürstlich Hatzfeld'schen Grabens auf den Zustand des Materialgrabens gar nie einen Einfluss zu nehmen geeignet gewesen wäre.

Ad 2. Aus der eben erörterten Verpflichtung der Beschwerdeführerin, die in Rede stehenden Vorkehrungen zu treffen, ergibt sich selbstverständlich auch die Verpflichtung zur Tragung der damit verbundenen Kosten.

Die Beschwerde will in dieser Richtung zwar geltend machen, dass es sich vorliegend um eine sanitätspolizeiliche Massregel handle, dass daher nach den Bestimmungen der Gemeindeordnung die Gemeinde Pohl den betreffenden Kostenaufwand zu bestreiten hätte.

Allein es handelt sich gegenwärtig nicht um eine sanitätspolizeiliche Massregel. Der in Handhabung dieser Function an die Bahnverwaltung ergangene und in Betreff des jetzt noch allein einen Gegenstand der behördlichen Verfügung bildenden Materialgrabens gänzlich unausgeführt gebliebene Auftrag des Gemeindevorstandes Pohl kommt bei dem jetzigen Stande der Sache gar nicht mehr in Betracht. Es handelt sich vielmehr gegenwärtig um eine von der Staatsverwaltung in Ausübung der ihr durch das Eisenbahn-Concessionsgesetz eingeräumten Rechte an die Bahnverwaltung gerichtete Aufforderung zu Massregeln, welche innerhalb des durch das bezeichnete Gesetz vorgezeichneten Kreises von Verpflichtungen der Bahn gelegen sind.

Mit Rücksicht auf diesen speciellen, aus dem Rechtsverhältnisse der Bahn gegenüber der Staatsverwaltung entspringenden Rechtstitel kann die Frage, ob auf Grund der allgemeinen Gesetze und auf Grund der Verhältnisses zwischen dem Staate und den Gesetzesunterthanen überhaupt die Anforderung an die Beschwerdeführerin gestellt werden könne, die fraglichen Vorkehrungen auf ihre Kosten vorzunehmen, gar nicht aufgeworfen werden.

Es war demnach die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

(Erkenntniss vom 29. Mai 1896, Z. 3227 (E.-M.-Z. 6377/I).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd—Prag: Adaptirung des Umladeperrons in der Station Tabor.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Adaptirung des Umladeperrons mit Flugdach in der Station Tabor im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3384/IV.]

— (Linie Prag—Furth i. W.: Bauconsenstheilung für einen Kohlenschuppen in der Station Zdic.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für einen Kohlenschuppen des Franz Hnizdil in der Station Zdic der Linie Prag—Furth i. W. mit Erlass vom 26. August, Z. 105.093, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3233/IV.]

— (Bauconsenstheilung für die Herstellung eines Kohlenschuppens und Erweiterung des Vorplatzes in der Station Blisowa.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Kohlenschuppens und die Erweiterung des Vorplatzes in der Station Blisowa der Linie Prag—Furth i. W. am 26. August sub Zahl 100.364 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3231/IV.]

— (Linie Drohobycz—Borysław: Schleppgeleise bei dem Industriegeleise in km 4·4969: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat die politische Begehung anlässlich der projectirten Herstellung eines Schleppgeleises bei dem Industriegeleise der Firma Gartenberg, Lauterbach, Goldhammer & Wagmann in Drohobycz in km 4·4969 der Linie Drohobycz—Borysław für den 18. September angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Paul Switalski bestimmt. [E.-M.-Z. 3310/IV.]

— (Linie Krasne—Brody: Privatfrachtenmagazin in Brody.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Israel Friedmann für die Herstellung eines Privatfrachtenmagazines in der Station Brody der Staatsbahnlinie Krasne—Brody als Anbau an ein bestehendes Privatmagazin den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2998/IV.]

General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen. (Bauherstellungen am Gemeinschaftsbahnhofe Eger.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Kohlenschuppens und einer Putzgrube nebst Wasserkrahn in der Station Eger für Zwecke der Buschtěhrader Eisenbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3464/IV.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Linie Dzieditz—Saybusch - Zabłocie: Herstellung eines provisorischen Materialzufuhrgeleises zur projectirten Mineralölraffinerie in Dzieditz.) Das Project für die Herstellung eines provisorischen normalspurigen Materialzufuhrgeleises sammt Abladestutzgeleise zur projectirten Mineralölraffinerie der „Schodnica" - Actiengesellschaft für Petroleumindustrie in Wien nächst der Station Dzieditz wurde nachträglich genehmigt und der Benützungsconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 1420/IV.]

— (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Schleppbahn von der Station Oderberg zum Röhrenwalzwerke der Firma Albert Hahn: Politische Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung des Projectes einer von der Station Oderberg abzweigenden und zum Röhrenwalzwerke der Firma Albert Hahn führenden Schleppbahn für den 18. September anberaumt und den k. k. Bezirkshauptmann Kortüm mit der Leitung der Commission betraut. [E.-M.-Z. 3276/IV.]

— (Umgestaltung von Unterbauobjecten in der Station Schönbrunn: Baubewilligung.) Für die Umgestaltung einzelner Unterbauobjecte in der Station Schönbrunn aus Anlass der Erweiterung derselben wurde die Baubewilligung ertheilt. [E.-M.-Z. 3032/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderung von Stationsnamen.) Directionsbezirk Breslau. Vom 1. Juli ab führt die an der Bahnstrecke Hirschberg—Schmiedeberg gelegene Station Zillerthal die Bezeichnung „Zillerthal-Erdmannsdorf".

Directionsbezirk Essen. Die an der Strecke Essen B. M.—Bismarck i. W. gelegene Station Caternberg führt vom 1. Juli ab die Bezeichnung „Caternberg-Nord" und der an der Bahnstrecke Oberhausen—Wanne gelegene Personen-Haltepunkt Zollverein die Bezeichnung „Caternberg".

Directionsbezirk Münster. Vom 15. Juni ab hat die Station Osnabrück die Bezeichnung „Osnabrück-Hauptbahnhof" erhalten.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der Bahnhof Gera-Pforten führt seit 1. Juli für den Güterverkehr die Benennung „Gera (Reuss), Sächsische Staatseisenbahn". Für den Personenverkehr wird diese Benennung erst am 1. October durchgeführt werden.

Preussen. (Schliessung von Güternebenstellen.) Die Güternebenstellen in Preussisch-Friedland (Directionsbezirk Danzig) und in Binz a. R. (Directionsbezirk Stettin) sind geschlossen worden. Die Beförderung der für den Ort Binz in Putbus eingehenden Güter erfolgt fortan mit der Kleinbahn.

— (Prämiirung nützlicher Erfindungen.) Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Prämiirung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 12 Beamten Prämien im Gesammtbetrage von 3500 Mk. für Erfindungen bewilligt werden können, welche in wirthschaftlicher Beziehung oder für die Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahn- und Werkstättenbetrieb von besonderem Werth sind.

Schiffahrt.

Bayern. (Donaustrompolizei.) Das „Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern" veröffentlicht in Nr. 42 vom Jahre 1896 eine Kundmachung des kgl. Staatsministeriums des Innern vom 8. August 1896, betreffend die Abänderung der provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes. Laut dieser Bekanntmachung wird unter Aufhebung der oberpolizeilichen Vorschrift vom 16. December 1894 (Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1895 für Eisenbahnen und Schiffahrt) an deren Stelle bezüglich des Passirens der Remorqueurs durch die Brücke über die Donau bei Straubing bis auf Weiteres nachstehende Vorschrift erlassen:

„Bei dem Passiren der Straubinger Donaubrücke dürfen bis auf Weiteres Remorqueurs in der Thalfahrt nur die linksseitige und in der Bergfahrt nur die rechtsseitige Oeffnung benützen.

Ein Ankuppeln von Schleppern seitlich an die Remorqueurs ist verboten.

Im Taue dürfen thalwärts nur ein Schlepp, bergwärts nur zwei Schleppe und diese hinter einander geführt werden."

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis 17. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

11. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän A. Petris, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slauo, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

12. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Capitän F. Tosoui, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Galatea", Capitän A. Scarpa, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

15. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade", Capitän P. Harlovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

11. Septbr., Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer,
14. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Ghezzo,
16. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Ghezzo,
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:

Sonntag den 13. September, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Sonntag den 13. September, Dampfer „Carlotta" von Venedig nach Triest und retour. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früh, von Triest um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

13. Septbr., um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Galatea", Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesme, Khios und Smyrna.

13. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Apollo", Capitän G. Brazzanovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

16. Septbr., um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

17. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum), Dampfer „Aurora", Capitän T. Gopcevich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän G. de Grisogono, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Knrrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän . . . . . , mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

20. Septbr., Dampfer „Orion", Capitän E. Klnn, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Babia und Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist die am 16. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene 9·99 km lange Strecke Bogen—Steinburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 26·884 km lange Strecke Nieder-Lindewiese—Heinersdorf der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, welche Ende Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXVI. Stückes.) Das am 9. September herausgegebene CLXXXVI. Stück enthält unter

Nr. 2525: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 5. September 1896, Z. 26.847, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus mehreren Bezirken Kärntens.

Nr. 2526: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. September 1896, Z. 15.539, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Constantza.

Nr. 2527: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 5. September 1896, Z. 25.366, betreffend die Beschränkung, bezw. das Verbot des Verkehres mit Klauenthieren aus Kärnten und Steiermark nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2528: Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. August 1896, Z. 24.875, betreffend die Beibringung von Viehpässen bei Viehtransporten, welche aus mehreren Wagenladungen bestehen.

Nr. 2529: Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. August 1896, Z. 1933/III, an die österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend die Ausstellung der Ursprungszeugnisse für die Ausfuhr von Thieren nach Deutschland.

Nr. 2530: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 3. September 1896, Z. 13.682, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen rücksichtlich mehrerer Bezirke des Occupationsgebietes.

Nr. 2531: Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Juli 1896, Z. 24.883, betreffend die Verwendung von heissen Wasserdämpfen zur Desinfection der Wagen.

— (Inhalt des CLXXXVII. Stückes.) Das am 10. September herausgegebene CLXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2532: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. September 1896, Z. 15.608, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus mehreren bosnischen Bezirken.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, giltig vom Tage der Eröffnung der Localbahn Zwittau-Polička.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der normalspurigen Localbahn Zwittau-Polička gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, der Nachtrag VII zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Tarife und Kilometerzeiger für die Localbahn Zwittau-Polička.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei dem Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 12. September 1896. [657]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 gelangt zu dem vom 15. Mai 1896 giltigen Theil II, Heft 2, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzung der Tarifbestimmung bezüglich des Verkehres mit Köln-Bonnthor, sowie die Einbeziehung der Stationen Bogdanówka-Kamionka und Tuchów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der deutschen Stationen Chorzow, Frose und Köln-Bonnthor in den Haupttarif.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 13. September 1896. [658]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Anhange zu den Tarifen (Theil II) vom 1. Jänner 1895.

Mit 1. October 1896 gelangt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Kartirungssätze für Güter aller Art, bezw. bestimmter Tarifclassen.
2. Kartirungssätze für bestimmte Artikel.
3. Berichtigungen, bezw. Ergänzungen.
4. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.
5. Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 12. September 1896. [659]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zu dem vom 15. März 1892 giltigen Ausnahmetarife „Theil IV, Heft 1".

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. November 1896 gelangt der Nachtrag V zu dem vorbezeichneten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen.
II. Aenderung von Frachtsätzen.
III. Einbeziehung neuer ungarischer Stationen.
IV. Aenderung der Instradirungstabelle.
V. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. September 1896. [660]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarife „Theil II, Heft 2".

Mit 1. October 1896 gelangt der Nachtrag I zu dem vorbezeichneten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Ergänzung des Artikelverzeichnisses.
II. Aenderung von Frachtsätzen.
III. Einbeziehung neuer Frachtsätze.
IV. Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. September 1896. [661]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Massnahmen anlässlich der Militärmanöver in der Umgebung von Csáktornya in der zweiten Hälfte September 1896.

Anlässlich der in der zweiten Hälfte des Monates September 1896 in der Umgebung von Csáktorna stattfindenden grossen Militärmanöver treten mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums (Z. 2572/IV vom 7. September 1896) und des hohen kgl. ungarischen Handelsministeriums (Z. 54.764/III vom 30. August 1896) auf Grund der Bestimmungen der §§ 55 und 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. des Art. 5 (2) des internationalen Uebereinkommens und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu demselben im Civilgüterverkehre die nachstehenden Beschränkungen ein, und zwar:

1. In der Zeit vom 15. bis inclusive 30. September wird die Aufnahme der Massen-, bezw. Wagenladungsgüter auf sämmtlichen, auf dem Gebiete der ungarischen Krone befindlichen Linien der Gesellschaft, sowie auf den im Betriebe derselben stehenden Localbahnen Güns-

Steinamanger und Barcs-Pakrácz nur nach Massgabe der vorhandenen freien Lagerräume und Wagen bewerkstelligt.

2. In der Zeit vom 19. bis inclusive 26. September können Massen-, bezw. Wagenladungsgüter in den Stationen Csáktornya und Mura-Kiraly weder zur Aufgabe noch zur Abgabe zugelassen werden.

3. In der Zeit vom 22. bis inclusive 26. September 1896 wird in der Strecke Mura-Keresztur—Pragerhof der Gesammt-Frachtgüterverkehr eingestellt. In der Zeit vom 23. bis inclusive 26. September 1896 können auch lebende Thiere in dieser Strecke nicht befördert werden.

4. In der Zeit vom 15. bis inclusive 30. September 1896 wird auf den im Punkte 1 bezeichneten Linien und auf der Strecke österr.-ungar. Landesgrenze bei Polstrau bis Pragerhof für die zur Auf- und Abgabe gelangenden, sowie für die im Rollen befindlichen und Transito-Güter die Lieferzeit ruhen.

5. Weiters wird für die nach Stationen der Strecke Graz—Triest und Marburg—Klagenfurt bestimmten, oder diese Strecke transitirenden Civilfrachtgüter (ausnahmlich der lebenden Thiere und leicht verderblichen Frachtgüter) für die Zeit vom 18. bis 30. September 1896 eine Zuschlagsfrist von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen festgesetzt.

Wien, am 8. September 1896. [662]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Zuschlagsfrist zur gewöhnlichen Lieferfrist.

Aus Anlass der Terrainsenkung in der Station Brüx A.T.E., bezw. der dadurch nöthig gewordenen Einrichtung eines Hilfsroutenverkehres wird auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Depesche Nr. 439 ddto. 11. September 1896, eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen zur gewöhnlichen Lieferfrist zu Gunsten der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn für sämmtliche, die Hilfsrouten in Anspruch nehmende Güter, rückwirkend vom 10. September 1896 bis auf Widerruf, festgesetzt.

Teplitz, am 12. September 1896. [663]

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Gemeinschaftliches Heft zu den Tarifheften Nr. 1—3. (Einführung eines neuen Tarifes.) Für den Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Güterverkehr tritt am 1. October 1896 ein neuer Tarif in Kraft, welcher directe Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln, sowie der Crefelder, der Dortmund-Gronau-Enschede und der Eisern-Siegener Eisenbahn, ferner der auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staats- und der Nordbrabant-Deutschen Bahn enthält.

Die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der genannten Stationen im Saarbrücken-Bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1891, in den Tarifheften Nr. 1—3 des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1891 und im Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Holzausnahmetarif vom 1. März 1884 treten gleichzeitig ausser Kraft mit folgenden Ausnahmen:

1. die Frachtsätze des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Holzausnahmetarifes vom 1. März 1884 bleiben, soweit sie billiger sind als die neuen Sätze, noch bis 1. Jänner 1897 giltig;
2. die directen Entfernungen und Frachtsätze für die dem Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. angehörigen Stationen des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Tarifheftes Nr. 2 vom 1. Jänner 1891 (Stationen der Strecken Troisdorf—Niederlahnstein, Köln—Deutz (ausschl.)—Giessen und der hievon eingeschlossenen Westerwaldbahn nebst Zweigbahnen, vgl. Seite 6 ff. des Nachtrages X zum gemeinschaftlichen Heft) sammt den bezüglichen Frachtsätzen des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Holzausnahmetarifes vom 1. März 1884 bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

In den neuen Tarif sind Mangels eines Bedürfnisses die Ausnahmetarife für europäisches Stammholz, Eisenerze u. s. w. und Blei in Blöcken nicht übernommen worden. Diese Einschränkung, sowie die Beseitigung einer Reihe bayerischer Stationen aus den besonderen Tariftabellen des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes II haben Frachterhöhungen für die genannten Artikel im Gefolge, welche auch sonst noch in vereinzelten Fällen eintreten, wobei es sich jedoch nur um geringfügige Erhöhungen der Tarifkilometer handelt.

Das Erscheinen des neuen Tarifes wird demnächst veröffentlicht werden.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Eröffnung einer provisorischen Güterbahnhofes in Brüssel.) Für die im nächsten Jahre in Brüssel stattfindende internationale Ausstellung ist ein provisorischer Güterbahnhof unter dem Namen „Brüssel (Exposition)“ eröffnet worden. Sendungen, welche Gegenstände zur Einrichtung der Ausstellung oder Ausstellungsgüter selbst enthalten, sind auf diesen Bahnhof Brüssel (Exposition) zu den für Brüssel (Midi) geltenden Frachtsätzen abzufertigen.

Deutsch-Alexandrowoer und -Mlawaer Grenzverkehr, sowie Güterverkehr nach Thorn transito. (Giltigkeitsbeginn der Frachterhöhungen.) Soweit durch die am 1. September 1896 neuen Stils eingeführten neuen Gütertarife nach Mlawa transito und Thorn transito Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. October 1896 neuen Stils in Kraft.

Die Anmerkung auf Seite 61 des Deutsch-Alexandrowoer Grenztarifes, Heft 1, erhält folgende anderweite Fassung:

„Für Güter, die nach nördlich, östlich oder südlich der Linie Grajewo—Bialystok—Brest—Kowel gelegenen russischen Stationen bestimmt sind, gelten die Frachtsätze des Heftes 2 des Deutsch-Alexandrowoer Grenztarifes vom 1. September 1896, bezw. des Ausfuhrtarifes nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito und Illowo transito vom 1. Jänner 1895.“

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. (Einführung eines Tarifanhanges.) Am 20. August/1. September 1896 alten/neuen Stils ist zum Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Alexandrowo loco und transito einerseits und deutschen Stationen andererseits, Heft 1, ein Anhang zur Einführung gekommen, enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkoklen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Alexandrowo, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn. Druckstücke dieses Ausnahmetarifes sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg unentgeltlich zu haben.

Bayerisch-Württembergischer Personen- und Gepäcksverkehr. Tarif vom 1. August 1896. (Aenderungen und Ergänzungen.) In dem ab 1. August 1896 giltigen Tarif für den Bayerisch-Württembergischen Personenverkehr sind folgende Aenderungen und Ergänzungen vorzunehmen:

In den Tariftabellen (Seite 9—105) ist bei der Wegvorschrift „Würzburg—Osterburken“ nach letzterem Wort der Stationsname „Möckmühl“ überall dort, wo er fehlt, handschriftlich beizusetzen.

Auf Seite 125 ist der Schnittfrachtsatz Iphofen—Wertheim zu streichen und in die Rubrik „Würzburg“ zu setzen.

Folgende Schnittfrachtsätze für Gepäck sind nachzutragen:

Sonthofen—Lindau	77 km	27 Pf.
Berchtesgaden—Buxheim Landesgr.	301 „	110 „
„ —Hergatz Landesgr.	381 „	138 „
„ —Lindau	401 „	145 „
„ —Neuulm Landesgr.	326 „	119 „
„ —Nördlingen Landesgr.	316 „	115 „

Ferner wird bemerkt, dass für die Ausfertigung von Blancokarten nach württembergischen Stationen die Blancokarten für den internen Verkehr zu verwenden sind.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. December 1895. (Einbeziehung von Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. September wurden die Stationen Gebweiler und Heissenstein der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den neben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen. Die Frachtsätze betragen:

Von	Nach Eger trs.			Nach Franzensbad trs.			Nach Furth i. W. trs.			Nach Kufstein trs.		
	Kilometer	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark	Kilometer	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark	Kilometer	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark	Kilometer	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark
Gebweiler	589	1·71	1·36	596	1·73	1·37	598	1·73	1·38	558	1·62	1·29
Heissenstein	590	1·71	1·36	597	1·73	1·37	599	1·74	1·38	559	1·63	1·29

Von	Nach Passau trs.			Nach Salzburg trs.			Nach Simbach trs.		
	Kilometer	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark	Kilometer	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark	Kilometer	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark
Gebweiler	647	1·85	1·48	612	1·77	1·41	583	1·69	1·34
Heissenstein	648	1·85	1·49	613	1·78	1·41	584	1·70	1·34

Der Tarif ist auf Seite 16 und 17 entsprechend zu ergänzen.

Güterverkehr mit der Privatbahn Türkheim-Wörishofen. (Güterabfertigung im Verkehre mit dieser Bahn.) Am 15. August 1896 ist die elektrisch betriebene Privatbahn von Türkheim in Bayern nach Wörishofen für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden.

Sendungen nach Wörishofen sind mit directen Frachtbriefen anzunehmen. Die Frachtberechnung erfolgt bis und ab Türkheim, woselbst die Umkartirung stattfindet.

Eisenbahnwagen mit einem grösseren festen Radstande als von 4·5 m, sowie mit einem höheren Bruttogewichte als von 11.000 kg pro Achse können auf die Bahn nicht übergehen.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Central- und Westschweiz vom 1. September 1896. (Einführung desselben.) Am 1. September 1896 trat für den Güterverkehr zwischen bayerischen Stationen einerseits und Stationen der Schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplon-Bahn ein Uebernahmetarif in Kraft, welcher für verschiedene Güter (Asphalt, Benzin, Emailgeschirr, Hohlglas, Mehl u. A.) bei Aufgabe in Wagenladungen von 5000, bezw. 10.000 kg besonders ermässigte, jedoch nur im Rückvergütungswege erreichbare Frachtsätze enthält. Der Tarif wird unentgeltlich abgegeben.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. September 1896. (Einführung dieses Tarifes.) Am 1. September 1896 gelangte für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatscisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn und der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Bahn) andererseits ein neuer Tarif — 3. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife — zur Einführung, durch welchen das seitherige 3. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. September 1892 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen ausser Kraft gesetzt wird.

Handausgabe
der
österreichischen Gesetze und Verordnungen.

I. Nachtrag zum Hefte 107
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82),
betreffend die
Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.
Preis 4 kr. ö. W.

I. Nachtrag zum Hefte 108
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114,
betreffend die
Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.
Preis 4 kr. ö. W.

Wien 1896.
Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1439	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Specialtarifes 2	Goltsch-Jenikau	Bubna (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	38·9 kr.	32·1 kr.	6·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Mähr.-Budwitz					55·3 kr.	45·0 kr.	10·3 kr.			
1440	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien aller Art bei frachtgutmässiger Beförderung	sämmtlichen Südbahnstationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Laibach S.B. für Sendungen, welche zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben im Jahre 1895 zerstörten Gebäude bestimmt sind	Die Begünstigung wird nur den betreffenden Bahnherren selbst und über deren eigenes vorheriges Einschreiten gewährt. Der bezügliche Eingabe muss eine Bescheinigung des Magistrates der Stadt Laibach angeschlossen sein, aus welcher die Gattung und das beiläufige Gewicht der Sendungen, der Name und Wohnort des Bezugsberechtigten, sowie die Eisenbahn-Versandstation hervorgehen	Vom 1. October 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif							
								Verschieden						
			50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen auf Grund der Gebührenberechnungstabellen des Localtarifes mit der Beschränkung auf einen Durchlauf von mindestens 40 km und mit der weiteren Massgabe, dass bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für mindestens 10.000 kg des verwendeten Wagens erfolgt, ein Einheitssatz von 0·26 Hellern plus eventueller ungar. Transportsteuer pro 100 kg und 1 km und bei Sendungen in geringeren Quantitäten ein solcher von 0·32 Hellern plus eventueller ungar. Transportsteuer pro 100 kg und 1 km resultiren muss							
								Verschieden						
			Gegen auf die betreffenden Bahnherren als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen					Im Rückvergütungswege						
			Bei Anwendung eines im Anhange zum Localtarife oder sonst im Publicationswege bestehenden ermässigten Frachtsatzes wird nur die Differenz zwischen dem 50 percentigen Nachlasse von den Frachtsätzen laut Gebührenberechnungstabelle und dem betreffenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet									

1	Fortlaufende Nummer	1441	1442
2	Die Publication erfolgt von der	**Südbahn-Gesellschaft**	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**
3	und im Namen der		
4	für Artikel	Weinmaische und Weinmost	Holz des Specialtarifes 2
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen der Strecke: Avio—Bozen-Gries	Krakau transito (für Sendungen von Stryj, Skole und Lawoczne)
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budapest S.B. und Sziszek, sowie vor Budapest oder Sziszek gelegenen Südbahnstationen inclus. der Strecken Moha—Uj-Szöny, Kanizsa—Barcs, Kanizsa—Lövö und Kranichsfeld—Lekenik; Wien (Matzleinsdorf) und vor Wien gelegenen Südbahnstationen inclusive Laxenburg und Leobersdorf; ferner nach den Stationen der Wien-Pottendorfer Bahn, sowie nach den Stationen der Strecke Lajta-Szt. Miklós—Nagy-Czenk	G ö d i n g
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Wagen. Das Anf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbaue von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen von Stryj, Skole und Lawoczne nach Göding aufgegeben werden
7	und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896
8	Das Zugeständniss wird gemacht. Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	L o c a l t a r i f	Localtarif vom 1. Jänner 1893
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n	49·3 kr.
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	340*) Heller incl. ungar. Transportsteuer | 318*) Heller	40·8 kr.
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	V e r s c h i e d e n	8·5 kr.
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf das banführende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt
14	Besondere Bemerkungen	*) Insoweit sich die normale Frachtberechnung nicht billiger stellen sollte	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1443	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Baumaterialien aller Art als Frachtgut	allen Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, angeführten Linien	Für Sendungen, welche zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben im Jahre 1895 zerstörten Gebäude in Laibach bestimmt sind	Die Begünstigung wird nur den betreffenden Bauherren selbst und über deren eigenes vorheriges Einschreiten gewährt. Der bezüglichen, an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu richtenden Eingabe muss eine Bescheinigung des Magistrates der Stadt Laibach angeschlossen sein, aus welcher die Gattung und das beiläufige Gewicht der Sendungen, der Name und Wohnort des Bezugsberechtigten, sowie die Eisenbahn-Versandtstation hervorgehen	Vom 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen auf Grund der Gebührenberechnungstabelle unter Ziffer VII des Abschnittes A im vorangeführten Localgütertarife bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km und des Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die betreffenden Bauherren als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche zum Behufe der Liquidation bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist	Durch diese Kundmachung wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 14. Jänner 1896 unter Post 273 aufgehoben, bezw. ersetzt
1444	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Marcinkowice Neu-Sandec Posada-Chyrowska	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 18. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	kr. 58 59 74	kr 54 55 70	kr. 4 4 4	Im Kartirungswege		
1445	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Roheisen	Rokitzan (k. k. St.B.)	Segen-Gottes (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 20. September 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	60 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
33	Nr. 2 vom 9. Jänner 1896	Nr. 116	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien aller Art	sämmtlichen Südbahnstationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Laibach S.B.	30. September 1896	Mit Giltigkeit ab 1. October 1896 tritt an Stelle der nebenbezeichneten Begünstigung die in diesem Verordnungs-Blatte verlautbarte neue Frachtermässigung
34	Nr. 4 vom 14. Jänner 1896	Nr. 273	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Baumaterialien aller Art	Allen Stationen der Linien des Abschnittes A im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1	Für Sendungen mit der Bestimmung für Laibach, Stein und Krainburg	30. September 1896	Mit Giltigkeit ab 1. October 1896 gelangt an Stelle der hiemit zur Aufhebung kommenden Frachtbegünstigung eine gleichzeitig verlautbarte neue Tarifermässigung zur Einführung

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung von Unterbauherstellungen zur Erweiterung der Durchflussöffnung bei der in km 117·12 der Linie St. Valentin—Budweis über den Maltschfluss führenden Brücke im approximativen Kostenbetrage von 26.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der **k. k. Staatsbahn-Direction Linz** in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offert für Unterbauherstellungen an der Maltschbrücke bei Budweis“,

längstens am **30. September 1896,** 12 Uhr Mittags, bei der **k. k. Staatsbahn-Direction Linz** zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im September 1896.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die **Wiener Stadtbahn** ist die Lieferung und Aufstellung von **eisernen Decken- und Brückenconstructionen** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Constructionen aus Walzträgern und aus genieteten Balkenträgern im Gesammtgewichte von rund 4400 Tonnen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg.

Die bezüglichen Angebote sind stempelfrei bis längstens **30. September d. J.,** 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten Baudirection (VII., Mariahilferstrasse 126) einzureichen, bei welcher die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse zur Einsicht aufliegen.

Wien, im September 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Lieferungs-Ausschreibung.

Die unterzeichnete Direction beabsichtigt, ihren nächstjährigen Bedarf von

30.000 Stück Eichenschwellen à 2·50 m lang für Hauptbahnen

im Offertwege sicherzustellen.

Die vorschriftsmässig verfassten Offerte sind bis 30. September d. J. an die Direction der **k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn,** Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, Wien, II., Nordwestbahnhof, einzusenden.

Die näheren Offert- und Lieferbedingnisse werden auf Verlangen gegen Einsendung einer 10 kr.-Briefmarke zugesendet.

Wien, am 10. September 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Speditenre.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2.		BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.
LONDON E. C., 44 a/45 Forcstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 13.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	M.-GLADBACH. Crefelderstrasse 257.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 8.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA,
DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

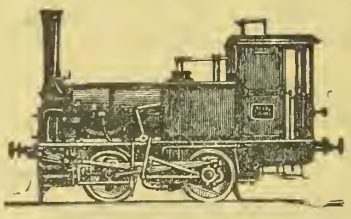
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



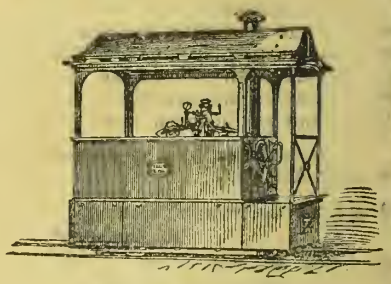
(515)

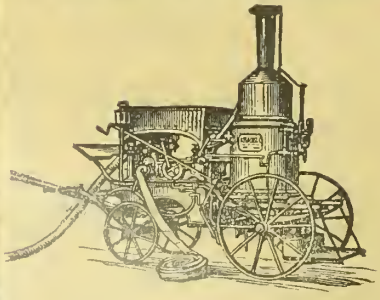
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

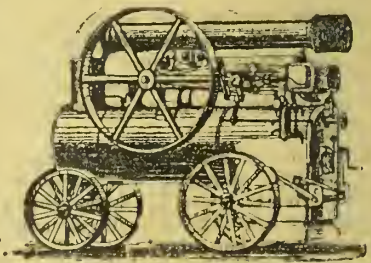
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.







Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 106. Wien, 17. September 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. August d. J. dem Beschlusse des Landtages des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau vom 8. Februar 1896, womit der die finanzielle Förderung der Bahnlinie Delatyn—Kołomea—Stefanówka betreffende Landtagsbeschluss vom 8. Februar 1895 ergänzt und abgeändert wird, insoweit durch den erstgenannten Beschluss das Land dauernd belastet wird, die Allerhöchste Genehmigung zu ertheilen geruht.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jasło über Zmigród zur Landesgrenze bei Konieczna.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister der Stadt Jasło Alois Metzger die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Localbahn von Jasło über Zmigród zur Landesgrenze bei Konieczna im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Juli 1896. Z. 6293/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Krechowice, eventuell Hołiń nach Perehińsko und Osmołoda.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gutsbesitzer Wilhelm Adam Schmidt in Demnia wiżna die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Krechowice, eventuell der Haltestelle Hołiń der k. k. Staatsbahnen nach Perehińsko, mit schmalspuriger Fortsetzung nach Osmołoda, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. August 1896. Z. 7156/I.

Eröffnung der Haltestelle Begliano.

Am 8. September 1896 wird die zwischen den Stationen Ronchi Fr. B. und Pieris-Turriaco der Friauler Bahn Monfalcone-Cervignano in km 6·85 gelegene Haltestelle Begliano für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle, hingegen die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege statt.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bei Erhebung eines Anspruches nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, kann die Frage, ob der Vorfall, welcher die behauptete Körperverletzung oder Tödtung eines Menschen herbeigeführt hat, als eine „Ereignung im Verkehre" im Sinne des bezogenen Gesetzes anzusehen ist, nicht mittelst Einwendung der Incompetenz des Handelsgerichtes zur Entscheidung gebracht werden, da diese Frage das Meritum der Sache betrifft.

(Entscheidung vom 3. Jänner 1896, Z. 15.053.)

A. belangte mittelst Klage die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bei dem Wiener Handelsgerichte auf Zahlung einer lebenslänglichen Rente von täglich 40 kr. oder eines Betrages von 1000 fl. und machte zur Rechtfertigung seines Anspruches geltend, dass er, als bei der Geklagten angestellter Bahnarbeiter, im Sommer 1881 von seinem Vorgesetzten den Auftrag erhielt, mit dem Arbeiter B. 6 bis 7 Meter lange Bretter, welche bei der Ausbesserung des Bahnviaductes und von Brücken zu verwenden waren, von einem Orte des Bahnhofes auf einen anderen zu übertragen und daselbst aufzuschlichten, dass er gemeinschaftlich mit B. diese Arbeit vornahm, dass bei Verrichtung derselben B. ausglitt und zur Erde fiel, dass hiedurch das Brett, welches sie eben trugen, den Kläger zur Seite riss, und derselbe hiebei einen doppelseitigen Bruch erlitt. Die geklagte Bahngesellschaft erhob die Einwendung der Incompetenz mit der Begründung, dass keine Ereignung im Verkehre der Bahn vorliege.

Das Handelsgericht Wien hat der Incompetenzeinwendung stattgegeben in Erwägung, dass nach der dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zu Grunde liegenden Intention als Ereignung im Verkehre der Bahn nur ein solcher Vorfall angesehen werden könne, welcher mit den durch die Anwendung der Dampfkraft bedingten besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes in einem unmittelbaren Zusammenhange steht; dass daher solche Vorfälle, welche mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes in gar keinem Zusammenhange stehen, welche vielmehr auch ausserhalb des Betriebes einer Eisenbahnunternehmung, z. B. beim Baue eines Hauses, auf einem Holzlagerplatze etc. stattfinden können, und die eine körperliche Verletzung herbeiführen, nicht unter den Begriff „Ereignung" im Sinne des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes subsumirt werden können; und in Erwägung, dass im Fragefalle die Competenz des Handelsgerichtes nur dann platzgreift, wenn auf den Streitfall das genannte Haftpflichtgesetz Anwendung findet, letzteres aber nach dem Ergebnisse der Verhandlung als ausgeschlossen erscheint.

Das Oberlandesgericht Wien hat über Appellation des Klägers die Incompetenzeinwendung zurückgewiesen, weil nach den Angaben der Klage, welche, auch soweit sie widersprochen sind, bei Entscheidung des Competenzstreites als wahr anzunehmen sind, Kläger die in Rede stehende Verletzung, nämlich einen doppelseitigen Bruch, in Ausübung seines Dienstes, als von der geklagten Gesellschaft bestellter Bahnarbeiter am Bahnhofe selbst und anlässlich der Uebertragung von zur Ausbesserung des Bahnviaductes und der Brücken bestimmten Brettern erlitten hat; weil dieser Unfall immerhin als ein Ereigniss im Eisenbahnverkehr im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, anzusehen ist, weil die erwähnte Arbeit mit dem Bahnbetriebe in innigem Zusammenhange steht, weil diese Arbeit am Bahnhofe und nach der Behauptung des Klägers über Auftrag seines Vorgesetzten verrichtet wurde, und weil die Anschauung der ersten Instanz, dass der citirte § 1 nur dann Anwendung finde, wenn der betreffende Vorfall mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht, im Wortlaute des citirten § 1, welcher ganz allgemein von einer Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn spricht, nicht begründet erscheint, zumal sonst auf alle jene Eisenbahnunfälle, welche sich auch bei einem nicht mit Dampfkraft betriebenen Verkehrsunternehmen ereignen können, das bezogene Haftpflichtgesetz keine Anwendung fände, eine solche Interpretation aber sicherlich nicht im Sinne und Geiste dieses Gesetzes gelegen wäre.

Der Oberste Gerichtshof hat über die Revisionsbeschwerde der geklagten Gesellschaft das oberlandesgerichtliche Urtheil aus dem Grunde bestätigt, weil Kläger seinen Anspruch auf das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, stützt, er daher die Klage nur bei dem Handelsgerichte anbringen konnte, die Frage aber, ob der Vorfall, bei welchem der Kläger die behauptete Verletzung erlitten haben will, als eine Ereignung im Verkehre anzusehen ist, das Meritum der Sache betrifft, daher nicht mittelst einer Incompetenzeinwendung zur Entscheidung gebracht werden kann.

[Nr. 1260 d. Beil. z. J.-M.-V.-Bl.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Polna—Polna-Stecken. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Rudolf Sadil, Bürgermeister der Stadt Polna, Namens der Vertretung dieser Stadtgemeinde vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Polna-Stecken der Linie Wien—Deutschbrod der Oesterr. Nordwestbahn zur Stadt Polna im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

[E.-M.-Z. 7939.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Sicherungsanlage und Schrankenumgestaltung in der Haltestelle Widynow: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für eine Sicherungsanlage und Schrankenumgestaltung in der Haltestelle Widynow anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Sniatyn, Julius Zulauf, bestimmt.

[E.-M.-Z. 3627/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Herstellung eines Verbindungsgeleises in der Station Tinischt.) Die Herstellung eines Verbindungsgeleises mit den Geleisen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn am nordwestlichen Ende der Station Tinischt behufs rascherer gegenseitiger Ueberstellung der transitirenden Wagen wurde zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 2393/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Adaptirung des Aufnahmsgebäudes und Herstellung eines Wohngebäudes in der Station Mühlhausen.) Die k. k. Statthalterei in Böhmen hat den Bauconsens für die Adaptirung des Aufnahmsgebäudes der Station Mühlhausen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Herstellung eines Wohngebäudes für die Bediensteten dieser Station mit dem Erlasse vom 30. August, Z. 124.402, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 3450/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines Durchganges für Fussgeher in Marburg: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz wurde beauftragt, hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Durchganges für Fussgeher neben der Franz Josef-Strassenübersetzung in der Station Marburg, dessen Abschluss getrennt von jenem der Strasse bedient werden kann, die politische Begehung vorzunehmen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3673/IV.]

— (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Stutzgeleises und Lagerplatzes in Mixnitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Südbahn-Gesellschaft eingereichte Project für die Anlage eines Stutzgeleises und Anschüttung eines Lagerplatzes in der Station Mixnitz der Linie Wien—Triest zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3476/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauconsens für die Umgestaltung mehrerer Handschranken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die projectirte Umgestaltung der Handschranken in km 12·651, 13·875 und 25·095 der Linie Kufstein—Ala, sowie für die Ueberstellung der Antriebständer der Zugschranken in km 12·992 und 25·917 der genannten Linie ertheilt. [E.-M.-Z. 3549/IV.]

Projectirte Localbahn Wies-Eibiswald und Schleppbahn Köflach-Krenngraben. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat bezüglich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wies der Graz-Köflacher Bahn nach Eibiswald, sowie für eine normalspurige Schleppbahn von der Station Köflach der Graz-Köflacher Bahn nach Krenngraben sammt Abzweigungen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 24. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr v. Camerlander betraut. [E.-M.-Z. 9875/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung mehrerer Telephon-Correspondenzlinien in Wien.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn lässt in Wien im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Oesterreich u. d. E. folgende telephonische Verbindungen herstellen:

a) zwischen der Telephoncentrale im Administrationsgebäude (Nordbahnstrasse) und der elektrischen Versuchsstation (Mühlbachgasse);
b) zwischen der elektrischen Versuchsstation und der auf dem Wiener Bahnhofe befindlichen Accumulatoren-Ladestelle;
c) zwischen der elektrischen Versuchsstation und der auf dem Wiener Bahnhofe errichteten Centrale für elektrische Beleuchtung des Wiener Bahnhofes, und
d) zwischen der Accumulatoren-Ladestelle und der Beleuchtungscentrale.

Die unter a) angeführte Leitung bildet eine Ergänzung des bahngesellschaftlichen Haupttelephonnetzes. Die unter b), c) und d) erwähnten Telephonlinien, welche eine gemeinsame metallische Rückleitung erhalten, haben vornehmlich den Zweck, eine rasche Verständigung hinsichtlich des Betriebes der zwischen der Centrale für elektrische Beleuchtung des Bahnhofes und der Wiener Filialwerkstätte hergestellten elektrischen Kraftübertragungsanlage zu ermöglichen. [G.-I.-Z. 15.292.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Erlass des Handelsministers an sämmtliche Strassenbahn-Directionen, betreffend die Regelung der Lohn- und Altersversorgungsverhältnisse der Bediensteten.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, im Hinblicke darauf, dass eine pünktliche und getreue Versehung ihrer dienstlichen Obliegenheiten Seitens der Angestellten der Strassenbahnen nur dann erwartet werden kann, wenn ihre Versorgung nicht blos für die Zeit des thatsächlichen Dienstes, sondern auch für den Fall des Aufhörens desselben sichergestellt erscheint, an sämmtliche Directionen der im Bereiche der Länder der Stefanskrone exploitirenden Strassenbahn-Unternehmungen, ohne Unterschied des Betriebsmotors, einen Erlass gerichtet, in welchem unter Anderem gefordert wird, dass in erster Reihe ein die Lohnverhältnisse und die Ruhestandsbezüge des Personals der hauptstädtischen Verkehrsanstalten regelndes, den socialpolitischen Principien der Zeit entsprechendes Muster-Regulativ festgestellt werde. Bevor in dieser Beziehung weitere Verfügungen getroffen würden, wünscht der Minister die in Bezug auf Besoldung und Pensionsansprüche bestehenden Conditionen kennen zu lernen, demzufolge die Strassenbahn-Directionen aufgefordert werden, die zur Zeit in Geltung stehenden Besoldungs-, bezw. Dienst- und Pensionirungsvorschriften ungesäumt vorzulegen.

— (Erlass des Ministers an die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe, betreffend die Einführung von Vorkehrungen zur Aufrechthaltung eines regelmässigen Verkehres.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in einem an die Direction der Stadtbahn-Gesellschaft gerichteten Erlasse diese aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass entsprechende und wirksame Verfugungen getroffen werden, um auch in den Abendstunden eine genügende Anzahl von Wagen zur Verfügung zu stellen, ohne dass diese jedoch anderen Linien entzogen werden dürften. Die Gesellschaft werde aufgefordert, auszuweisen, um wie viel sie seit der Inbetriebsetzung der zehn Dresdener Wagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98) den Fahrpark auf der grossen Ringstrasse vermehrt habe, und in welcher Weise für die Verkehrsabwicklung auf der neuen Népliget-Linie Sorge getragen erscheine (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18). Weiterhin erwähnt der Minister auch der in jüngster Zeit auf der Ringstrasse häufiger vorgekommenen Verkehrsstörungen. Wohl könne er sich nicht ganz der Würdigung des Umstandes verschliessen, dass diese Störungen zum Theil die Nachwirkungen der durch die Stadtbehörde auf der Ringstrasse durchgeführten Canalisirungsarbeiten darstellten, insofern als sich in Folge dieser Arbeiten vielenorts die Geleise gesenkt haben, was eine Verletzung der Stromleitung, sodann Kurzschluss und Stillstand der Wagen verursachte. Um diese Uebel zu beseitigen, habe die Gesellschaft das Erforderliche zu veranlassen und die Reparaturarbeiten mit gesteigerter Energie durchzuführen. Schliesslich erhält die Gesellschaft auch den Auftrag, ihre Reparaturwerkstätte an der Arenastrasse den gesteigerten Anforderungen entsprechend zu erweitern und die hierauf bezüglichen Pläne baldigst vorzulegen.

— (Erlass des Handelsministers an die Direction der Ofner Drahtseilbahn, betreffend die Handhabung der sicherheitspolizeilichen Vorschriften.) Mit Bezug auf den im Laufe dieses Sommers stattgefundenen Unfall auf der Ofner Drahtseilbahn und die aus diesem Anlasse und behufs verschiedener Reconstructionen verfügte temporäre Einstellung des Betriebes hat der kgl. ungar. Handelsminister einen Erlass an die Direction der Gesellschaft gerichtet, in welchem er dieser mittheilt, dass er den Bericht jener Commission, welche zur Untersuchung des Bahnkörpers, der Maschinen, Wagen und Sicherheitsvorrichtungen der Ofner Drahtseilbahn eingesetzt wurde, zur Kenntniss genommen und demgemäss die Wiedereröffnung der Bahn gestattet habe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85). Zugleich verfüge er Folgendes:

1. Die Dienstzeit des Bahnpersonals sei zu vermindern, bezw. die seit 1. Juni ins Leben getretene halbtägige Dienstzeit auch weiterhin aufrecht zu erhalten.

2. Die Direction habe das Bahnpersonal einer ununterbrochenen technischen Beaufsichtigung zu unterstellen und zu diesem Zwecke einen stellvertretenden Verkehrschef zu ernennen, welcher mit allen Einrichtungen und mit den Agenden des Personals der Drahtseilbahn vollkommen vertraut sein und auch mit der Maschine der Bahn umzugehen verstehen muss. Dieser stellvertretende Verkehrschef muss in Abwesenheit des Verkehrschefs das gesammte Personal controliren und überhaupt allen Pflichten des Verkehrschefs im Interesse der Sicherheit des Verkehres genügen, die Rechte des Verkehrschefs dagegen können nicht auf ihn übertragen werden.

3. Um die Unfälle, welche aus einem während des Dienstes eintretenden plötzlichen Unwohlsein der Angestellten entstehen können, zu verhindern, soll die Direction Studien anstellen lassen, auf welche Weise man auf der Bahn eine Schnellbremse anbringen könnte, mittelst welcher der diensthabende Conducteur die Wagen sofort zum Stehen zu bringen vermöchte. Ueber die Ergebnisse dieser Studien ist innerhalb 30 Tage, von der Uebernahme der Verordnung angefangen, an die kgl. ungar. Eisenbahn- und Schiffahrts-Oberinspection Bericht zu erstatten.

4. In den Wagen sollen zwei Tafeln angebracht werden, deren eine das Verbot des Hinausbeugens und des Hinaussteckens der Hände enthalten, die andere aber die erlaubte Zahl der Passagiere angeben soll. Schliesslich sollen die für das Publicum Interesse besitzenden und die auf die Sicherheit des Verkehres bezüglichen Normen, ferner die für die Conducteure erlassene Verordnung der Direction und eine Tafel mit der Angabe der Dauer des Verkehres auf den Stationen ausgehängt werden.

Der Minister macht es schliesslich zu einer Pflicht der Direction, jede fremde Einmischung in die Betriebs- und Verkehrsordnung der Bahn, woher sie auch kommen möge, fern zu halten und solche Handlungen unverzüglich der Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspection anzuzeigen, damit der Minister auf administrativem, bezw. strafrechtlichem Wege die für den Schutz der Betriebs- und Verkehrsordnung erforderlichen Verfügungen treffen könne.

— (Erlass des Handelsministers an die Budapester Communalverwaltung, betreffend die von dieser Behörde constant auszuübende Ueberwachung der Verkehrsabwicklung im Bereiche der Linien der elektrischen Strassenbahn.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in einem an die Budapester Communalverwaltung gerichteten Erlasse diese aufgefordert, sie solle den Verkehr der elektrischen Stadtbahn ununterbrochen und systematisch beobachten und ihm über die gemachten Wahrnehmungen Bericht erstatten. Nicht verschwiegen könne es übrigens bleiben, dass die bestehenden Uebelstände lediglich durch eine Vermehrung der Verkehrsmittel nicht zu beheben seien, denn mehr als eine gewisse Anzahl von Wagen dürfe aus technischen Rücksichten nicht auf die Bahn gelassen werden. Nach Anführung der im Interesse des Verkehres zu treffenden localen Verfügungen hebt der Minister hervor, dass diese aber wirkungslos bleiben müssen, wenn nicht auch das Verhalten des Publicums und der Strassenpolizei rationeller mit der Handhabung des Eisenbahndienstes in Uebereinstimmung stehe; schliesslich betont derselbe, dass es der gesellschaftlichen Direction im Sinne der Concessionsurkunde nicht möglich sein werde, die Ansprüche über dass Mass der gebotenen Betriebsökonomie hinaus zu steigern, denn dazu, dass es seinen Alltagsbetrieb den Anforderungen einzelner verkehrsstarker Tage oder Tagesabschnitte gemäss einrichte, könne keinerlei Unternehmen verpflichtet werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 26. August, Z. 52.971, dem Szegzárder Einwohner und Bauunternehmer Ludwig Leopold die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine

a) von der Station Báttaszék der derzeit noch als Sackbahn endigenden Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Duna-Szecsö, Somberek, Szabar und die Gemarkung dsr Gemeinde Lancsuk in der Station Mohács der gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Villány—Mohács der im Staatsbetriebe befindlichen Barcs-Pécser (Fünfkirchner) Eisenbahn verbindende,

b) von der Station Mohács der Linie a) abzweigende und diese über Kölked, Maics, Udvár, Dályok und die Gemarkung der Gemeinde Föherczeglak in der Station Baranya-Monostor mit der Linie Nagyvárad—Eszék—Villány verbindende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Parlamentarisches. (Die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore.) Im Budget pro 1897 ist laut der vom kgl. ungar. Handelsminister am 3. September im Abgeordnetenhause erstatteten Vorlage der Betrag von einer Million Gulden für Bauten und Schiffahrtssignale am Eisernen Thore, sowie für die administrativen Auslagen eingestellt. Der Betrag findet in der Eisernen Thor-Anleihe die Bedeckung. Der das Gesammtbudget des Handelsministeriums behandelnde Motivenbericht enthält bezüglich des Eisernen Thores folgenden Nachweis:

„Bis Ende 1895 waren für die Regulirungsarbeiten fl. 10,969.387 bewilligt, jedoch nur fl. 8,765.271·47 verausgabt, so dass für die vom 1. Jänner 1896 zu bewerkstelligenden Arbeiten fl. 2,325.294·97 vorhanden waren. Die Hälfte der für diese Summe auszuführenden Arbeiten wurde im laufenden Jahre geleistet, die zweite Hälfte wird im Jahre 1897 durchgeführt, und ausserdem sind die oberwähnten Kosten für die noch auszuführenden Arbeiten angesprochen. Der Minister hat den Zeitpunkt für gekommen erachtet, die Vorarbeiten zur Errichtung eines Amtes in Orsova vorzunehmen, welchem die Aufrechthaltung der Regulirungsarbeiten, die Manipulation der Schiffahrt auf der unteren Donau und die Einhebung des Schiffszolles obliegen wird. Dieses Amt wird in einem besonderen Gebäude unterzubringen sein, und nachdem ein diesem Zwecke entsprechendes Haus in Orsova nicht zu finden ist, trat die Nothwendigkeit ein, ein Staatsgebäude zu errichten, sowie dies auch bei den anderen Administrationszweigen bisher geschehen ist, namentlich mit der Errichtung von Gebäuden für die Forstwirthschaft, Bezirksgerichte etc. Ein solches Gebäude wird zusammen mit dem Baugrund fl. 70.000 kosten, und nachdem vorauszusehen ist, dass mit Beendigung der Regulirungsarbeiten und dem Aufschwung der Schiffahrt der Preis der Gründe sich wesentlich heben wird, hat es der Minister für nöthig erachtet, den Ankauf eines Grundes und die Massnahmen bezüglich der Herstellung des Gebäudes je rascher zu bewerkstelligen. Nachdem jedoch im 1896er Budgetvoranschlag für diesen Zweck nichts eingestellt war, hat der Minister vom Ministerrathe die Vollmacht erbeten, und die Kosten des in Rede stehenden Gebäudes werden im Eisernen Thor-Credit von 18·6 Millionen, resp. in den für unvorhergesehene Ausgaben präliminirten fl. 500.000 dieses Credites Deckung finden. Der Ministerrath hat die Vollmacht ertheilt, der nothwendige Hausgrund wurde um den Betrag von fl. 20.000 angekauft, und der Bau des Gebäudes wird noch in diesem Jahre in Angriff genommen, so dass er bis zum Herbst nächsten Jahres fertig gestellt sein wird. Die Hälfte der Kosten wird im laufenden Jahre, der andere Theil im Jahre 1897 zur Auszahlung gelangen. Der Minister hat sonach in den 1897er Budgetvoranschlag den Betrag von fl. 35.000 eingestellt. Für Bezeichnung der Schiffswege wurden fl. 10.000 präliminirt, sonach wird für Bauten und Bezeichnung der Schiffswege ein Betrag von fl. 903.000 nothwendig sein. Zum Zwecke der Controle, Manipulation und mit diesen im Zusammenhange stehenden anderweitigen Ausgaben wurden fl. 97.000 eingestellt, oder um fl. 3000 weniger als im Jahre 1896. Der Gesammtbedarf des Jahres 1897 beziffert sich mit fl. 1,000.000. Vom Jahre 1889 bis Ultimo December 1895 wurden insgesammt fl. 8,370.095·14 verausgabt, votirt wurden 12,492.000, in Folge dessen für das Jahr 1896 die Summe von fl. 4,121.904·86 zur Verfügung steht."

Bau der Staatsbrücke über die Donau nächst dem Vámháztér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Belastungsproben und Programm der Eröffnungsfeierlichkeit.) Der Bau der Vámháztér-Brücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98) ist bereits so weit vorgeschritten, dass schon die Belastungsproben stattfinden. Auch der Bau der Zufahrtsrampen und die Arbeiten der architektonisch-decorativen Ausstattung sind nahezu vollendet. Die Inaugurirung der Brücke und Eröffnung des Verkehres wird am 4. October l. J., als Sr. Majestät Allerhöchstem Namensfeste, durch ihn persönlich erfolgen. Das Inaugurationsprogramm selbst wurde folgendermassen festgestellt: Se. Majestät erscheint um 11 Uhr Vormittags am Pester Brückenkopfe, wo seiner der Ministerpräsident an der Spitze der Minister, ferner die geladenen Gäste harren. Nach dem Empfange betritt der König sammt Suite die Brücke, wo der Handelsminister mit den beiden Staatssecretären, den Erbauern der Brücke und den technischen Bauorganen Aufstellung genommen hat. Nach erfolgter Begrüssung und Vorstellung bittet der Minister den König, die letzte Niete an der Eisenconstruction, zur Symbolisirung der Vollendung der Brücke, zu befestigen, was mittelst eines Druckes auf den Knopf eines elektrischen Apparates geschieht, worauf Se. Majestät das auf die Eröffnung der Brücke bezügliche Document unterzeichnet. Nun gibt der König die Erlaubniss zur Eröffnung der Brücke, die er, im Falle günstiger Witterung, überschreitet. Im Falle ungünstiger Witterung wird die ganze Feierlichkeit in einem vor dem Brückenkopfe zu errichtenden Zelte stattfinden und der König fährt mittelst Wagens über die neue Brücke. Der Eröffnungsfeier werden auch mehrere Mitglieder des Herrscherhauses beiwohnen.

Boldvathalbahn. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung der Theilstrecke Torna—Miskolcz.) Am 25. August fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Aladar Návay und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Linie Torna — Miskolcz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98), einer Verbindungsbahn der als Sackbahn endigenden Localbahn Kaschau-Torna mit der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz, statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der neuen Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes durch die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Localbahn Kaposvár-Fonyód. (Eröffnung der Verladestation Fonyód-Fürdötelep für den Gesammtverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die nächst Fonyód gelegene bisherige Verladestation Fonyód-Fürdötelep der am 15. August dem Verkehre

übergebenen Localbahn Kaposvár-Fonyód (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85) des Staatsbetriebes nachträglich für den Gesammtverkehr eingerichtet und als solche am 1. September eröffnet wurde.

Torontáler Localbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Nagy-Becskerek-Gyártelep für den Güterverkehr in Wagenladungen.) Die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Nagy-Becskerek-Gyártelep (zwischen den Stationen Nagy-Becskerek und Sándorudvár) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linien Nagy-Becskerek—Becskerek-Gyártelep—Zsombolya und Nagy-Becskerek—Becskerek-Gyártelep—Pancsova der Torontáler Localbahnen wurde am 1. September für den Verkehr von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.

Localbahn Veszprém—Uj-Dombovár. (Aenderung des Stationsnamens Fornád.) Der Name der zwischen den Stationen Lepsény und Tamási-Miklosvár gelegenen Verladestation Fornád der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Veszprém—Uj-Dombovár wurde auf Fornád-Kecsege abgeändert.

Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás. (Abänderung des Stationsnamens „Rávágy".) Der bisherige Stationsname der nächst der Hauptstation Kecskemét gelegenen Verladestation Rávágy der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás wurde auf „Kecskemét-Alsópályaudvar" abgeändert.

Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Slatina-Našic. (Abänderung des Stationsnamens „Cadjavica-Noskovci".) Der Name der Haltestelle Cadjavica-Noskovci der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Slatina-Našic wurde auf „Novkovce" abgeändert.

Projectirte Localbahn Komárom (Komorn) — Duna-Szerdahely. (Constituirende Generalversammlung.) In Budapest fand unter Vorsitz des Concessionärs Heinrich Freund die constituirende Generalversammlung der Actionäre der concessionirten Localbahn Komárom—Duna-Szerdahely (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl Nr. 87) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über die im Interesse der Realisirung des Projectes bisher getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge wurde, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, das Actiencapital mit fl. 2,082.600 (6160 Stück Stammactien à fl. 100 und 14.666 Stück Prioritätsactien à fl. 100) normirt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und der Vorschläge des Consortiums, sowie Ertheilung des Absolutoriums folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

Agramer Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die Direction der Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Agram hat die Einladung der Actionäre der Gesellschaft zu einer ausserordentlichen Generalversammlung beschlossen, in welcher die Umgestaltung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb und die Erweiterung des Betriebsnetzes beantragt werden wird.

Ausland.

Russland. (Bau einer Eisenbahn von Ranenburg nach Paweletz.) Der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn-Gesellschaft ist gestattet worden, eine Eisenbahn von der Station Ranenburg ihrer Bahn zur Station Paweletz der Ssysran-Wjäsma-Bahn, nebst einer Zweigbahn zur Station Astapow zu bauen.

— (Errichtung von Haltepunkten.) Auf Grund der Bestimmungen des § 3 des allgemeinen Statutes für die Bahnen Russlands hat das Ministerium der Verkehrsanstalten verfügt, dass vom 1. Jänner ab die Verpflichtung der Transkaspi-Bahn auf den nachfolgenden Stationen, welche vom gleichen Termine ab in Halbstationen (Haltepunkte) umzubenennen sind, zur obligatorischen Aufnahme und zum obligatorischen Absetzen von Personen mit und ohne Gepäck, sowie zur Annahme und Auslieferung von Gütern aufzuheben ist. Es sind das die bisherigen Stationen: Kodsh, Artschman, Keljäta, Chodsha-Dowlet, Aidin, Achtschakuima, Usun-Ssu, Annau, Takir, Geok-Ssur, Dschudshu-Klu, Kurban-Kala, Peski. Karaul-Kuja, Barchany, Malik, Nagornaja, Karabata, Murgak, Achsu, Arman-Ssagad und Rawnina.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die bestehenden Postschiffahrten auf der Donaustrecke Passau—Linz—Wien heuer, wie folgt, geschlossen:

Passau—Linz: Letzte Fahrt in beiden Richtungen am 20. September.

Wien (Praterquai)—Linz: Letzte Bergfahrt von Wien Praterquai am 27. September und letzte Thalfahrt von Linz am 29. September.

Die täglichen Postschiffahrten Wien—Budapest werden laut Sommerfahrplan bis auf Weiteres aufrecht erhalten.

Die Localschiffahrten zwischen Passau—Linz, laut Sommerfahrplan vom 1. Mai 1896, werden mit 20. September geschlossen. Es findet demnach am 20. September noch um 4 Uhr 30 Min. Früh die Thalfahrt von Passau nach Linz, ebenso um 1 Uhr Nachmittags die Bergfahrt von Linz nach Passau statt.

Ab 21. September findet laut Herbst-Localfahrplan der Strecke Engelhartszell—Linz—Grein die erste Bergfahrt von Grein (6 Uhr Früh) nach Engelhartszell statt. Erste Thalfahrt von Engelhartszell nach Linz—Grein am 22. September.

Die Localschiffahrten laut Sommerfahrplan auf der Strecke Melk—Stein—Krems schliessen mit letzten Fahrten am 20. September, wobei die Nachtfahrt von Krems um 7 Uhr 45 Min. Abends bis Spitz erfolgt. Ab 21. September tritt auf der Localstrecke Melk—Spitz—Stein—Krems mit der Frühfahrt (7 Uhr 10 Min.) von Spitz nach Krems der Herbstfahrplan in Giltigkeit.

Wien—Pressburger Personenfahrten: Abfahrt von Wien (Weissgärber) nach Pressburg täglich 4 Uhr Nachmittags (letzte Fahrt am 14. October), Abfahrt von Pressburg nach Wien täglich 6 Uhr Früh (letzte Bergfahrt am 15. October.)

— (Fahrplan für die Schiffsstrecke Engelhartszell—Linz—Grein, giltig vom 21. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1896.) Ab 21. September tritt für die Localschiffsstrecke Engelhartszell—Linz—Grein nachstehender neuer Fahrplan in Kraft:

Ab Engelhartszell wird jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 7 Uhr Früh ein Schiff nach Grein abgehen. Die Ankunft in Grein erfolgt um 4 Uhr 10 Min. Nachmittags. Die Abfahrt ab Grein erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 6 Uhr Früh, die Ankunft in Engelhartszell um 7 Uhr 40 Min. Abends.

— (Fahrplan für die Localschiffstrecke Melk—Spitz—Stein—Krems, giltig vom 21. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1896.) Ab 21. September fährt täglich mit Ausnahme von Freitag das Localschiff ab Spitz nach Krems um 7 Uhr 10 Min. Früh, ab Melk nach Krems um 4 Uhr 10 Min. Nachmittags; ab Krems erfolgt die Abfahrt nach Melk um 9 Uhr 40 Min. Vormittags, ab Krems nach Spitz um 6 Uhr Abends.

Am 20. September verkehrt anlässlich des Wien-Kremser Bahnvergnügungszuges das Localschiff um 8 Uhr 55 Min. Vormittags von Krems bis Melk unter Berührung aller Zwischenstationen (Emmersdorf, Aggsbach, Spitz, Weissenkirchen, Rossatz, Stein). Die Thalfahrt ab Melk findet an diesem Tage laut Sommerfahrplan um 6 Uhr Abends bis Krems, ferner die Bergfahrt von Krems nach Spitz um 7 Uhr 45 Min. Abends statt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Geestemünde—Cuxhaven (44·3 km) und Speckenbüttel—Bederkesa (17·6 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehre auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen.) Zu dem vorgenannten Verzeichnisse ist der Nachtrag I erschienen und zur Vertheilung gelangt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat August 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	1814·61	605·75	1208·86	340·49	163·80	502·90	1·39
Roggen	—	832·86	425·04	407·82	120·00	—	120·00	—
Gerste	152·91	16·61	—	169·52	181·33	1128·12	—	1309·45
Hafer	75·08	172·61	209·86	37·83	—	—	—	—
Erbsen	420·07	100·15	234·48	285·74	233·15	99·12	—	332·27
Bohnen	513·64	27·65	138·30	402·99	192·00	10·10	101·01	101·09
Raps	10·32	14·36	—	24·68	13·60	133·53	100·91	46·22
Wicken	2·10	—	2·10	—	618·81	8·78	101·11	526·48
Leinsaat	—	—	—	—	—	—	—	—
Rübensamen	719·30	—	—	719·30	—	—	—	—
Mohn	21·30	—	—	21·30	99·62	0·99	—	100·61
Kleesaat	97·43	46·90	3·50	140·83	—	—	—	—
Senfsaat	81·16	43·02	29·14	95·04	—	—	—	—
Diverse	1445·69	911·97	447·24	1913·42	112·44	130·40	11·83	231·01
Zusammen	3539·00	3980·74	2095·41	5424·33	1911·44	1674·84	937·76	2648·52
Versicherungswerth ö.W. fl.	51.088	45.918	25.145	71.861	46.522	12.123	9.947	48.698
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	30	12	5	37	7	5	2	10
Versicherungswerth ö.W. fl.	42.797	8.230	3.280	47.747	4.650	3.590	1.420	6.820
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	18	11	4	24	8	2	1	9
Versicherungswerth ö.W. fl.	24.287	7.600	2.650	29.237	4.800	1.390	860	5.330
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	15.210	5.350	1.130	19.430	2.280	750	460	2.570
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Wittmannsdorf** der Bahnlinie St Pölten—Loosdorf gelangt im heurigen Jahre eine Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, des Frachtenmagazines und der Verladerampe, sowie die Herstellung eines Stationsbrunnens etc. zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 38.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau- und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 28. September 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, IX., Althanplatz Nr. 3, zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen und dass sich des Weiteren das k. k. Bahnärar das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des III. Nachtrages zum Tarife, Theil VI.

Zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1892 für die Beförderung von mineralischen Kohlen (Theil VI) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes tritt mit 1. October 1896 der III. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Franz Josef-Stollen, Eisenberg und Budweis, ferner Erweiterung der Coursdifferenzen, Abänderung von Stationsnamen, Ergänzung des Kilometerzeigers, sowie ein neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten enthält.

Exemplare des III. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Kreuzer = 20 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. September 1896. [664]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen.

Mit Bezug auf die Kundmachung (589) in Nr. 92 dieses Blattes vom 15. August 1896, Seite 1575, wird bekanntgegeben, dass

1. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art vom 1. October 1891,
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem, vom 1. November 1893,
3. die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Heu, Stroh, Eisen- und Stahlwaaren, dann Petroleum und Petroleum-Naphtha vom 1. Juni 1893 enthaltenen Frachtsätze der Serien I (Heu und Stroh) und II (Eisen und Stahl)

noch bis 31. October 1896 in Giltigkeit verbleiben.

Wien, am 15. September 1896. [665]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Frachtsätzen.

Mit Bezug auf die Kundmachung (590) in Nr. 92 dieses Blattes vom 15. August 1896, Seite 1575, wird bekanntgegeben, dass die in den Nachträgen II—V zum Theil II, Tarifheft Nr. 3, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. IX für Zucker noch bis 31. October 1896 in Wirksamkeit verbleiben.

Wien, am 15. September 1896. [666]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages I zu Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 gelangt zu dem vom 1. Juli 1896 giltigen Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Tarifbestimmungen.
2. Einbeziehung der Station Granica, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für Güter des Specialtarifes II.
3. Einbeziehung der Station Köln-Bonnthor und Remscheid-Bliedinghausen.
4. Schliessung der bisherigen Station Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahnen, und Aenderung der Stationsbezeichnung Gera-Pforten in Gera (Reuss), Sächsische Staatsbahnen.
5. Ermässigung der Frachtsätze für die Stückgutclasse II im Verkehre mit Gera (Reuss) Pr. Stb.
6. Anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b.
7. Erweiterung des Ausnahmetarifes 27 (Zucker zum See-Export).
8. Erweiterung des Ausnahmetarifes 28 (Cement).
9. Erweiterung des Ausnahmetarifes 32 (Harz).
10. Erweiterung des Ausnahmetarifes 36 (Butter pp.).
11. Erweiterung des Ausnahmetarifes 37 (Melasse).
12. Ausnahmetarif 41 (Glaubersalz).
13. Aenderung von Stationsnamen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
14. Eintheilung der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
15. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 13. September 1896. [667]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife Theil II, Heft 2 vom 1. December 1894.

Am 1. November 1896 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. December 1894 für den Verkehr zwischen Stationen der in Galizien gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Derselbe enthält directe Frachtsätze für frisches Obst, sowie Ausnahmetarife für Wein und Most und ferner für Glaswaaren in gewissen Relationen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 25 kr. erhältlich.

Wien, am 13. September 1896. [668]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. November 1896 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung mineralischer Kohlen u. s. w. in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (einschliesslich der Localbahn Svoleňoves-Smečna), der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Norddeutschland in Kraft.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. October 1892 sammt Nachträgen I—XII und die durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze für die Stationen Niedertrebra des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und Moys bei Görlitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau aufgehoben und ersetzt werden.

Durch Einführung des neuen Tarifes treten gegenüber den bisherigen Frachtsätzen meist Erhöhungen im Verkehre von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein. Nur theilweise und geringere Erhöhungen erleiden die Frachtsätze im Verkehre von Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Für folgende Stationen sind Mangels eines Verkehrsbedürfnisses Frachtsätze in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden:

a) Nestersitz-Pömmerle der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
b) Schlan, Schlan (Ladegeleise) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
c) Krupa, Lužna-Lischan, Rakonitz, Renč der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn;
d) Fulda, Hersfeld des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M.;
e) Alt-Schwerin, Blankenberg i. Mecklb., Gallin, Ganzlin, Glasewitz, Glashütte, Gross-Wüstenfelde, Hoppenrade, Jabel, Jessenitz i. Mecklb., Kaienmühle, Karow, Klein-Grabow, Klein-Lunow, Klein-Plasten, Lalendorf, Mallin, Malliss, Marin, Möllenhagen, Mölln i. Mecklb., Neu-Kaliss, Nossentin, Oertzenhof, Passow, Poggelow, Spornitz, Teterow-See, Thürkow, Vollrathsruhe, Warnemünde, Wend.-Priborn, Wulkenzin, Zarchlin der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den Verwaltungen der Endbahnen und der betheiligten Stationen zum Preise von 60 kr. für das Stück erhältlich sein.

Wien, am 14. September 1896. [669]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen, sowie Einführung der bezüglichen Ersatztarife.

Mit 31. October 1896 treten nachstehend verzeichnete Tarife nebst Nachträgen ausser Wirksamkeit, und zwar:

1. Theil VI, Heft 1, vom 1. Jänner 1894, Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), weiters

2. Theil VI, Heft 2, vom 1. Jänner 1894, Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Bahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn, der Main-Neckar-Bahn, der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. und der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken andererseits.

Als Ersatz hiefür gelangen mit Giltigkeit ab I. November 1896 neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, und zwar Theil VI, Heft Nr. 1 und 2, zur Einführung, welche nebst theilweisen Frachtermässigungen (für frisches Obst, unverpackt) auch beträchtliche Erhöhungen (für frisches Obst, verpackt, und für gedörrtes Obst) mit sich bringen.

Der Bezugspreis beider Tarifhefte wird besonders bekannt gegeben werden.

Wien, am 15. September 1896. [670]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide etc., Theil III, Heft 3 und 4.

Mit 31. October 1896 werden aufgehoben:

1. der Theil III, Heft 3, des Gütertarifes vom 1. Juni 1889 sammt den Nachträgen I—III;
2. der Theil III, Heft 4, des Gütertarifes vom 1. November 1888 nebst Nachträgen I—IV;
3. die sämmtlichen, im Rahmen dieser Tarifhefte im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze.

Ein neuer Tarif, Theil III, Heft 3, welcher die vorstehend angeführten Tarife, bezw. Frachtsätze ersetzen und theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze enthalten wird, gelangt voraussichtlich am 1. November 1896 zur Einführung.

Wien, am 15. September 1896. [671]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Verlegung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. Juli 1896, Nr. 85, zur Einführung mit dem 1. October 1896 publicirte neue Tarif tritt erst mit 1. Jänner 1897 in Kraft.

Wien, am 12. September 1896. [672]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1446	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Stammholz aus der Pos. H—19, Punkt i) der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Salzburg	Munderfing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 20. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	12 kr.	11 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1447	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Sammelgüter als Frachtgut, bestehend aus Glaswaaren der Pos. G—21, Schiefergriffel, Schieferstifte der Pos. S—18 und Rechentafeln (Schiefertafeln) der Pos. R—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien Praterquai, mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus	Wien II (K.F.J.B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Vom 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 193	170	23	Im Kartirungswege		
			Sammelgüter aller Art als Frachtgut			10.000 kg			179	150	29			
			Porzellan, in Kisten verpackt, Klicker (Krämer, Knicker, Glasschüsser, Schüsser, Märbel) der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			Verschieden	100				
			Eisenwaaren der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I											

Fortlaufende Nummer	1448	1449	1450
Die Publication erfolgt von der und im Nanen der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steinzeugröhren der Pos. S—66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Petroleum, raffinirt. Blauöl, Grünöl, Mineralschmieröl und Benzin aus Erdöl, aus Pos. O 7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holz des Specialtarifes 2
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Eger	Budapest-Ferenczváros und Budapest-Kiterö	Hohenau
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien II (K.F.J.B.) / Wien Praterquai und Wien Donauquaibahnhof	Wr.-Neustadt / Graz S.B. / Graz k.k.St.B.	Göding
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbaue von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Südwest-Oesterr.-Ungarischer Verbandtarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	105	158	14·4 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	88	118	9·3 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	17	40	5·1 kr.
Heller inclusive ungar. Steuer und Manipulationsgebühr	97	260	
	85	162	
	12	98	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf das hanführende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	1451	1452	1453
Die Publication erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Leere, gebrauchte, retourgehende Fässer, unter 8 Hektoliter Gehalt	Holz	Wein
		Leere, gebrauchte, retourgehende Säcke	Holz	Wein
		Rohzucker der Pos. Z—11	Holz	Wein
		Osmosewasser der Pos. O—14	Holz	Wein
		Melasse der Pos. M—17	Holz	Wein
		der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	a) Troppau K.F.N.B. loco b) Schönbrunn	Brixen Paternion-Feistritz Arnoldstein Thörl-Maglern	Hall oder umgekehrt
		a) Troppau K.F.N.B. loco h) Schönbrunn	Brixen Paternion-Feistritz Arnoldstein Thörl-Maglern	Hall oder umgekehrt
		Barzdorf		
nach		a) Troppau K.F.N.B. loco b) Schönbrunn	Florenz Porta Prato	Aussig (A.T.E.) (Oe.N.W.B.) (St.E.G.) oder umgekehrt
		a) Troppau K.F.N.B. loco h) Schönbrunn	Florenz Porta Prato	Aussig (A.T.E.) (Oe.N.W.B.) (St.E.G.) oder umgekehrt
		a) Troppau K.F.N.B. loco h) Schönbrunn	Florenz Porta Prato	Aussig (A.T.E.) (Oe.N.W.B.) (St.E.G.) oder umgekehrt
		Barzdorf		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Barzdorf nach Troppau müssen für ein mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenes Industrie-Etablissement bestimmt sein, und die Sendungen von Troppau nach Barzdorf von einem derartigen, mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-Etablissement zur Versendung gelangen. Im Verkehre nach Troppau K.F.N.B. haben die Parteien das Abladen, und im Verkehre von Troppau K.F.N.B. das Aufladen der Sendungen auf ihre Kosten zu besorgen	Directe Abfertigung der Sendungen nach den Vorschriften für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten
		Bei Aufgabe in jedem Gewichte.		
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Böhmisch-Tiroler Verbandtarif, Theil II vom 1. Jänner 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die gleichen Frachtsätze wie nach Florenz Porta alla Croce	592 Heller 394 Heller 198 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 54·0 kr. b) 63·1 kr.	a) 50·4 kr. b) 59·5 kr.	a) 46·0 kr. b) 57·4 kr.	a) 32·0 kr. b) 40·5 kr.	a) 37·0 kr. b) 45·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11					
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
35	Nr. 27 vom 7. März 1896 und Berichtigung im Verordnungs-Blatte Nr. 32 vom 19. März 1896	571	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Sammelgüter aller Art als Frachtgut	E g e r	Wien II (K.F.J.B.) oder umgekehrt	1. October 1896	
					Sammelgüter als Frachtgut, bestehend aus Porzellan, in Kisten verpackt, Klicker (Krimmer, Kulcker, Glasschusser, Schusser, Märchel), der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Wien Praterquai mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus		
					Glaswaaren der Pos. G—21, Schiefergriffel, Schieferstifte der Pos. S—18 und Rechentafeln (Schiefertafeln) der Pos. R—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I				
					Eisenwaaren der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 107. **Wien, 19. September 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften zu Ende des II. Semesters 1895. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Knin bis zur dalmatinisch-croatischen Landesgrenze bei Drenovac in der Richtung gegen Karlstadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ožegović in Gušćerovac mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 9. August 1895, Z. 29.314 (Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 31. August 1895), ertheilte und mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Februar 1896, Z. 536/I (Verordnungs-Blatt Nr. 33 vom 21. März 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Knin der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen bis zur dalmatinisch-croatischen Landesgrenze bei Drenovac in der Richtung nach Karlstadt auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. August 1896. Z. 7306/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Neutitschein nach Stramberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Gemeindevertretung der Stadt Neutitschein als Concessionärin der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 30. August 1895, Z. 45.032 (Verordnungs-Blatt Nr. 108 vom 14. September 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Neutitschein nach Stramberg auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 21. August 1896. Z. 8230/I.

Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften zu Ende des II. Semesters 1895.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfasste zu Ende des II. Semesters 1895 im Ganzen 4317 Locomotiven, 3467 Tender, 231 Schneepflüge, 9542 Personen- und 102.801 Lastwagen.

Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 2 Secundärlocomotiven, 20 Personenwagen und 2307 Lastwagen nicht Bahneigenthum, sondern fremden Parteien angehörig.

Ausserdem hatten die nachgenannten Eisenbahnen am Ende des II. Semesters 1895 zusammen 1874 Last-

wagen theils von den österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, theils von fremden Leihgesellschaften, bezw. Eisenbahn-Unternehmungen ausgeliehen (von diesen Wagen erscheint in der Tabelle unter Rubrik „Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften" nur jener Theil nachgewiesen, welcher sich im Eigenthume der österreichischen Gesellschaften befand), und zwar: die

k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen:
200 offene Lastwagen von Lindheim & Comp. in Wien, 50 offene Lastwagen für die Bukowinaer Localbahn und 270 Kohlenwagen von der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:
252 gedeckte Lastwagen, 224 offene Lastwagen und 324 Kohlenwagen von der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
380 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliaire internationale de chemin de fer in Brüssel, 4 gedeckte Lastwagen von der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien und 50 Coakswagen, 10 Borstenviehwagen, 60 gedeckte Lastwagen und 50 Langholzwagen von der Allgemeinen Waggon-Leihgesellschaft in Budapest.

Unter den hier aufgeführten Leihwagen befinden sich 252 gedeckte Lastwagen, 224 offene Lastwagen und 594 Kohlenwagen von der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 4 gedeckte Lastwagen von der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien.

Die nachgewiesenen Reservoirwagen vertheilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Verwaltungen:

	Eigenthum der Eisenbahnen	Eigenthum von Privaten
K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	58	428
K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe (Časlau-Zawratetz, Časlau-Močowitz)	1	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	—	8
Böhmische Nordbahn	1	64
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	445
Österr. Nordwestbahn	—	89
Österr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	5	293
Südbahn-Gesellschaft	14	64
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	—	22
Wien-Aspang-Eisenbahn	—	3
Kahlenberg-Eisenbahn	2	—
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	2	—

Von den vorstehend nachgewiesenen 1504 Reservoirwagen waren bestimmt für den Transport von

Wasser	21
Gas	5
Petroleum	912
Spiritus	288
Spiritus und Melasse	51
Theer	39
Ammoniak und Soda	2
Säuren	50
Schwefelsäure	62

während 74 Reservoirwagen verschiedener Eisenbahnen, sowie die der Ersten Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt angehörigen eine bestimmte Verwendung nicht hatten.

Im Vergleiche zum Stande der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am Ende des I. Semesters 1895 hat sich derselbe im II. Semester 1895 um

2 Locomotiven für Eilzüge,
2 „ „ Personenzüge,
31 „ „ Lastzüge mit drei gekuppelten Achsen,
14 „ „ Lastzüge mit vier gekuppelten Achsen,
40 Secundärlocomotiven,
49 Tender,
7 Schlafwagen,
41 Personenwagen I./II. Classe,
2 „ I./II./III. „
10 „ II. „
26 „ II./III. „
155 „ III. „
2 „ IV. „
12 Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construction,
4 Personenwagen mit Postcoupé,
68 Gepäckswagen,
21 Post- und Conducteurwagen,
12 Postambulançewagen,
6 Hilfs- und Rettungswagen,
49 Equipage- (Plateau-) Wagen,
187 gedeckte Lastwagen,
536 offene „
33 Langholzwagen,
58 Kohlenwagen,
3 Weinwagen,
69 Bierwagen und
355 Reservoirwagen

vermehrt, hingegen um

11 Schneepflüge,
6 Salonwagen,
9 Personenwagen I. Classe,
388 Bretterwagen,
2 Coakswagen,
3 gedeckte Hornviehwagen,
4 Borstenviehwagen,
20 Schotterwagen und
1 Krahnwagen

vermindert und somit im Ganzen einen Zuwachs von 89 Locomotiven, 49 Tendern, 244 Personenwagen und 979 Lastwagen, dagegen eine Abnahme von 11 Schneepflügen erfahren.

Zu Ende des II. Semesters 1895 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung:

17 Locomotiven für Eilzüge,
4 „ „ Lastzüge,
9 Secundärlocomotiven,
8 Tender,
12 Personenwagen I./II. Classe,
3 „ II. „
10 „ II./III. „
135 „ III. „
4 Gepäckswagen,
274 gedeckte Lastwagen,
39 offene Lastwagen,
800 Kohlenwagen und
8 Lowries.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven: für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Tender: Stückzahl	Tender: pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.														
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.														
1	Normalspurige Bahnen [1]	7.923·66	307	235	6	.	814	267	.	164	5	1.798	0·23	1.595	0·20
2	Schmalspurige Bahn (Lambach-Gmunden) [5]	27·33	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·18	.	.
	Summe a)	7.950·99	307	235	6	.	814	267	.	169	5	1.803	0·23	1.595	0·20
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.														
	Normalspurig.														
3	Asch-Rossbach [8]	14·75	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	22·84	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	Bukowinaer Localbahnen	175·91	.	.	.	.	4	.	.	8	.	12	0·07	4	0·02
6	Dolina-Wygoda [9]	8·35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Fehring-Fürstenfeld [8]	20·13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	16·39	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·18	.	.
9	Fürstenfeld-Hartberg	38·62	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·05	.	.
10	Gailthalbahn	30·69	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·06	.	.
11	Gleisdorf-Weiz	14·78	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
12	Göpfritz—Gross-Siegharts	8·47	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	0·12	1	0·12
13	Kolomeaer Localbahnen	32·70	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·12	.	.
14	Lemberg-Bełzcc (Tomaszów)	89·46	.	.	.	.	5	.	.	.	.	5	0·05	5	0·05
15	Lemberg (Kleparów)-Janów	22·25	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·09	.	.
16	Mährische Westbahn	90·49	.	.	.	.	7	.	.	.	.	7	0·08	7	0·08
17	Mösel-Hüttenberg [8]	4·98	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	13·20	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·15	.	.
19	Plan-Tachau	12·58	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·16	.	.
20	Postelberg-Laun	10·58	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·19	.	.
21	Potscherad-Wurzmes	17·37	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	0·11	2	0·11
22	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	9·59	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·10	.	.
23	Strakonitz-Winterberg	32·42	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·09	.	.
24	Trient-Tezzc (Valsuganabahn) [10]	63·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Unterkrainer Bahnen	133·99	.	.	.	.	10	.	.	.	.	10	0·07	10	0·07
26	Vöcklabruck-Kammer [8]	10·92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Welser Localbahn	53·91	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·11	.	.
28	Wittmannsdorf-Ebenfurth [8]	16·61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Wodňan-Prachatitz	27·58	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·11	.	.
30	Wotic-Selčan	16·61	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·12	.	.
31	Zeltweg-Fohnsdorf	7·92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.														
32	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [11]	76·12	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·05	.	.
	Summe b)	1.093·21	1	.	.	.	27	2	.	47	.	77	0·07	29	0·03
	Summe I	9.044·20	308	235	6	.	841	269	.	216	5	1.880	0·21	1.624	0·18
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.														
33	Časlau-Třemošnic-Bučic [13]	20·05	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·25	.	.
34	Časlau-Močowitz [13]	4·19													
35	Königshan-Schatzlar [14]	5·43	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·37	.	.
36	Wiener Verbindungsbahn [15]	8·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	37·77	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	0·21	.	.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven											Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit		für Lastzüge mit			Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
					2	3	3	4	5						
					gekuppelten Achsen										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	III. Privatbahnen.														
	a) Hauptbahnen.														
37	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101·39	3	2	.	35	37	7	.	.	.	84	0·83	84	0·83
38	Böhmische Nordbahn	320·09	5	12	.	10	48	.	.	1	.	76	0·24	64	0·20
39	Buschtěhrader Eisenbahn [18])	422·38	9	20	.	.	109	6	.	.	14	158	0·37	146	0·34
40	Graz-Köflacher Eisenbahn [19])	90·66	.	.	.	.	17	.	.	.	2	19	0·21	16	0·18
41	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [20])	1.320·05	67	65	.	.	283	.	.	35	34	484	0·37	419	0·32
42	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [23])	63·82	2	1	.	.	12	.	.	1	.	16	0·25	15	0·23
43	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [24])	15·46	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	Österr. Nordwestbahn [25])	938·47	32	46	.	.	77	54	.	10	37	256	0·27	209	0·22
45	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [26])	1.366·48	55	18	66	.	187	86	.	36	19	467	0·34	292	0·21
46	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [28])	32·69	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	Südbahn-Gesellschaft [29])	1.512·45	53	158	.	.	178	129	.	36	2	556	0·37	519	0·34
48	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [32])	285·08	5	12	.	.	35	6	.	.	9	67	0·23	58	0·20
49	Wien-Aspanger Eisenbahn	89·23	.	9	.	6	.	.	.	2	.	17	0·19	9	0·10
50	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [19])	64·54	.	.	.	.	11	.	.	.	.	11	0·17	11	0·17
	Summe a)	6.622·79	231	343	66	51	994	288	.	121	117	2211	0·33	1842	0·28
	b) Selbstständige Localbahnen.														
	Normalspurig.														
51	Auspitzer Localbahn	6·78	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·29	.	.
52	Böhmische Commercialbahnen	191·29	.	.	.	.	.	.	.	21	.	21	0·11	.	.
53	Bozen-Meraner Bahn	31·28	.	.	.	.	.	.	.	5	1	6	0·19	1	0·03
54	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz [13])	15·38	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
55	Deutschbrod-Humpoletz [36])	25·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [13])	24·65	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·16	.	.
57	Kremsthalbahn	69·55	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	0·11	.	.
58	Kuttenberger Localbahn [18])	2·88	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·69	.	.
59	Mühlkreisbahn	57·58	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·09	.	.
60	Neutitscheiner Localbahn	8·15	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·37	.	.
61	Radkersburg-Luttenberg [19])	25·45	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62	Reichenberg-Gablonz-Tannwald [14])	34·08	.	.	.	.	.	.	.	9	.	9	0·26	.	.
63	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn [38])	9·96	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Stauding-Stramberg	18·48	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·27	.	.
65	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerb. [39])	8·14	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	0·12	.	.
	Schmalspurig.														
66	Mori-Arco-Riva am Gardasee [40])	24·06	.	.	.	4	.	.	.	.	.	4	0·17	.	.
67	Salzkammergut-Localbahn [40])	72·81	.	.	2	9	.	.	.	.	.	11	0·15	.	.
68	Steyrthalbahn [40])	47·11	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·11	.	.
	Normal- und schmalspurig.														
	Steiermärkische Landesbahnen:														
	Normalspurige Strecken:														
69	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis [19])	39·10	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·10	.	.
	Schmalspurige Strecken:														
70	Kapfenberg—Seebach-Au [44])	22·75	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·13	.	.
71	Pöltschach-Gonobitz [44])	14·77	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
72	Preding-Wieselsdorf—Stainz [44])	11·32	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·18	.	.
	Summe b)	760·75	.	.	2	13	.	.	.	82	2	99	0·13	1	0·03

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven											Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit		für Lastzüge mit			Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
					2	3	3	4	5						
			gekuppelten Achsen												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	c) Zahnradbahnen.														
	Normalspurig.														
73	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	5·31	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	1·13	.	.
	Schmalspurig.														
74	Achenseebahn (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[48]	6·31	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·63	.	.
75	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[48]	5·25	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·95	.	.
76	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt)[50]	5·84	.	6	.	.	.	.	.	.	.	6	1·03	.	.
	Summe c)	22·71	.	6	.	.	.	.	.	15	.	21	0·92	.	.
	d) Dampf-Tramways.														
	Normalspurig.														
77	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	11·08	.	.	.	.	1	.	.	10	.	11	0·99	.	.
78	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	41·66	.	.	.	.	.	.	.	28	.	28	0·67	.	.
79	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	10·54	.	.	.	.	.	.	.	29	.	29	2·75	.	.
80	Přívoz—M. Ostrau—Witkowitz	5·89	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·85	.	.
81	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	14·24	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·42	.	.
82	Wiener Localbahnen	17·04	.	.	.	.	.	.	.	11	.	11	0·64	.	.
	Schmalspurig.														
83	Innsbruck—Hall in Tirol[48]	12·02	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·50	.	.
	Summe d)	112·47	.	.	.	.	1	.	.	95	.	96	0·85	.	.
	e) Elektrische Eisenbahnen.														
	Normalspurig.														
84	Baden-Vöslau	8·04	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
85	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	1·38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.														
86	Bielitz-Zigeunerwald[48]	4·85	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
87	Mödling-Hinterbrühl[48]	4·43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
88	Station Gmunden—Stadt Gmunden[48]	2·53	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Teplitz-Eichwald[48]	8·20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
90	Trambahn in Lemberg[48]	8·33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe e)	37·76	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III	7.556·48	231	349	68	64	995	288	.	313	119	2427	0·32	1843	0·24

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven											Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit		für Lastzüge mit			Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
					2	3	3	4	5						
					gekuppelten Achsen										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.														
91	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
92	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe IV . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.														
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.														
	Hauptbahnen.														
93	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
94	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
95	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
96	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
97	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
98	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
99	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. .	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.	.	.
100	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
102	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Localbahnen.														
103	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
104	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
105	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
106	Stauding-Stramberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V . .	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.	.	.
	Totalsumme .	16.638·45	539	584	74	64	1.836	557	.	539	124	4.317	0·26	3.467	0·21
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.														
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.														
	Hauptbahnen.														
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
108	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.																	
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.																	
1	Normalspurige Bahnen [1]	55	0·01	2	47	22	.	12	83	769	31	.	5	612	230	.	2.389	.
2	Schmalspurige Bahn (Lambach-Gmunden [5])	1	0·04	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe a)	56	0·01	2	47	22	.	12	83	769	31	.	5	612	230	.	2.389	.
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.																	
	Normalspurig.																	
3	Asch-Rossbach [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
5	Bukowinaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
6	Dolina-Wygoda [9]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Fehring-Fürstenfeld [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
9	Fürstenfeld-Hartberg	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	3	.	4	.
10	Gailthalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
11	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
12	Göpfritz—Gross-Siegharts	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
13	Kolomeaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
14	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	4	.	.	8	.
15	Lemberg (Kleparów)-Janów	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
16	Mährische Westbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	3	.	10	.
17	Mösel-Hüttenberg [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
19	Plan-Tachau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.
20	Postelberg-Laun	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
21	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	.
22	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.
23	Strakonitz-Winterberg	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
24	Trient-Tezze (Valsuganabahn [10])	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	13	.
25	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	6	.	16	.
26	Vöcklabruck-Kammer [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Welser Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	.	7	.
28	Wittmannsdorf-Ebenfurth [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Wodňan-Prachatitz	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
30	Wotic-Selčan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.
31	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.
	Schmalspurig.																	
32	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [11]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe b)	.	.	.	.	.	.	.	.	30	3	.	.	6	35	.	92	.
	Summe I	56	0·01	2	47	22	.	12	83	799	34	.	5	618	265	.	2.481	.
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																	
33	Časlau-Třemošnic-Bučic [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
34	Časlau-Močowitz [13]																	
35	Königshan-Schatzlar [14]	1	0·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
36	Wiener Verbindungsbahn [15]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	1	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	2	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	III. Privatbahnen.																	
	a) Hauptbahnen.																	
37	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	0·01	.	3	1	.	.	.	19	.	.	.	10	14	.	67	.
38	Böhmische Nordbahn	4	0·01	.	1	.	.	.	.	21	13	.	.	6	25	.	111	.
39	Buschtěhrader Eisenbahn[18]	9	0·02	.	3	1	.	.	12	52	10	.	.	40	28	.	[16])120	.
40	Graz-Köflacher Eisenbahn[19])	3	0·03	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	4	4	.	39	.
41	Kaiser Ferdinands-Nordbahn[20])	26	0·02	5	7	1	.	1	23	133	.	.	.	100	15	.	527	.
42	Kaschau-Oderberger Eisenbahn[23])	1	0·01	.	1	.	.	.	.	6	.	.	.	4	4	.	9	.
43	Leoben-Vordernberger Eisenbahn[24])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	Österr. Nordwestbahn[25])	16	0·02	.	2	2	2	.	12	85	7	.	.	63	47	.	294	.
45	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.[26])	34	0·02	4	7	1	6	.	17	109	4	.	.	158	82	.	[27])412	.
46	Ostrau-Friedlander Eisenbahn[28])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	Südbahn-Gesellschaft[29])	47	0·03	5	9	1	10	5	[30])91	195	.	.	.	301	30	.	614	.
48	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn[32])	6	0·02	.	3	1	.	.	4	23	.	.	.	9	18	.	94	.
49	Wien-Aspanger Eisenbahn	1	0·01	.	1	.	.	.	1	6	3	.	.	8	5	.	41	.
50	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn[19])	1	0·01	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	9	.	.	18	.
	Summe a)	149	0·02	14	37	8	18	6	163	654	37	.	.	712	272	.	2.346	.
	b) Selbstständige Localbahnen.																	
	Normalspurig.																	
51	Auspitzer Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52	Böhmische Commercialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	33	.	.	.
53	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	1	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	12	.
54	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz[13])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
55	Deutschbrod-Humpoletz[36])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha[13])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
57	Kremsthalbahn	3	0·04	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	2	5	.	8	.
58	Kuttenberger Localbahn[13])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
59	Mühlkreisbahn	2	0·03	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	6	.	5	.
60	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
61	Radkersburg-Luttenberg[19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.
62	Reichenberg-Gablonz-Tannwald[14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	4	.	26	.
63	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn[38])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Stauding-Stramberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
65	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerb.[39])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Schmalspurig.																	
66	Mori-Arco-Riva am Gardasee[40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
67	Salzkammergut-Localbahn[40])	4	0·05	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
68	Steyrthalbahn[40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Normal- und schmalspurig.																	
	Steiermärkische Landesbahnen:																	
	Normalspurige Strecken:																	
69	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis[19])	1	0·02	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	6	.
	Schmalspurige Strecken:																	
70	Kapfenberg—Seebach-Au[44])	1	0·04	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
71	Pöltschach-Gonobitz[44])	1	0·07	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
72	Preding-Wieselsdorf—Stainz[44])	1	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe b)	13	0·02	.	1	.	.	1	8	.	12	.	.	9	68	.	59	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge: Stückzahl	Schneepflüge: pro Kilometer	Personenwagen: Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	c) Zahnradbahnen.																	
	Normalspurig.																	
73	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
74	Achenseebahn (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
75	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
76	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt)[50]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	d) Dampf-Tramways.																	
	Normalspurig.																	
77	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	1	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
78	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	6	0·14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
79	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
80	Přívoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
81	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	2	0·14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
82	Wiener Localbahnen	2	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
83	Innsbruck—Hall in Tirol[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe d)	11	0·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	e) Elektrische Eisenbahnen.																	
	Normalspurig.																	
84	Baden-Vöslau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
85	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
86	Bielitz-Zigeunerwald[48]	1	0·21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
87	Mödling-Hinterbrühl[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
88	Station Gmunden—Stadt Gmunden[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Teplitz-Eichwald[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
90	Trambahn in Lemberg[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe c)	1	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III	174	0·02	14	38	8	18	7	171	654	49	.	.	721	340	.	2.405	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																	
91	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
92	Österr. Eisenhahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe IV	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																	
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.																	
	Haupthahnen.																	
93	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
94	Böhmische Nordhahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
95	Buschtehrader Eisenhahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
96	Kaiser Ferdinands-Nordhahn	.	.	.	1	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
97	Kaschau-Oderherger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
98	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	[64]) 3	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
99	Öst.-Ung. Staats-Eisenhahn-Gesellsch.	.	.	.	[64]) 3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
100	Südhahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Süd-Norddeutsche Verhindungshahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
102	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Localhahnen.																	
103	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
104	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
105	Reichenherg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
106	Stauding-Stramherg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V	.	.	.	7	.	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Totalsumme	231	0·01	16	92	30	30	19	254	1.453	83	.	5	1.339	609	.	4.888	.
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.																	
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen.																	
	Haupthahnen.																	
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
108	Kaschau-Oderherger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen									
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulançewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.																
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.																
1	Normalspurige Bahnen [1])	.		1	[2]) 67	4270	0·54	885	222	132	81	[9])638	156	14.711	[9])6215	1225	.	10.036
2	Schmalspurige Bahn (Lambach—Gmunden) [5])	.	[6])	20	.	20	0·73	5	.	.	.	[7]) 25	.	100	140	.	.	.
	Summe a)	.		21	67	4290	0·54	890	222	132	81	663	156	14.811	6355	1225	.	10.036
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.																
	Normalspurig.																
3	Asch-Rossbach [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	.	.	.	2	0·09	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.
5	Bukowinaer Localbahnen	.	.	.	3	0·02	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	Dolina-Wygoda [9])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Fehring-Fürstenfeld [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	.	.	.	6	0·37	2	.	.	.	.	.	16	8	.	.	.
9	Fürstenfeld-Hartberg	.	.	.	8	0·21	2	1	.	.	.	.	20	20	.	.	.
10	Gailthalbahn	.	.	.	6	0·19	.	2	.	.	.	.	14	20	.	.	.
11	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	4	0·27	.	1	.	.	.	.	4	6	.	.	.
12	Göpfritz—Gross-Siegharts	.	.	.	3	0·35	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	Kolomeaer Localbahnen	.	.	.	4	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	15	0·17	.	4	.	1	.	.	55	159	.	.	50
15	Lemberg (Kleparów)-Janów	2	.	.	8	0·36	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16	Mährische Westbahn	.	.	.	16	0·18	.	4	.	.	.	.	35	20	8	.	20
17	Mösel-Hüttenberg [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	.	.	.	4	0·30	.	2	.	.	.	.	4	6	.	.	.
19	Plan-Tachau	.	.	.	4	0·32	.	1	.	.	.	.	.	13	.	.	.
20	Postelberg-Laun	.	.	.	4	0·38	.	2	.	.	.	.	6	7	.	.	.
21	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	3	0·17	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
22	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	2	0·21	.	1	.	.	.	.	2	1	2	.	.
23	Strakonitz-Winterberg	.	.	.	6	0·18	.	2	.	.	.	.	18	19	.	.	.
24	Trient-Tezze (Valsuganabahn) [10])	.	.	.	21	0·33	2	4	.	.	.	.	14	19	.	.	.
25	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	26	0·19	2	3	3	.	.	.	13	88	.	.	.
26	Vöcklabruck-Kammer [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Welser Localbahn	.	.	.	11	0·20	.	4	.	.	.	.	7	8	.	.	.
28	Wittmannsdorf-Ebenfurth [8])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Wodňan-Prachatitz	.	.	.	6	0·22	.	2	.	.	.	.	12	11	.	.	.
30	Wotic-Selčan	.	.	.	2	0·12	.	1	.	.	.	.	6	4	.	.	.
31	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	4	0·50	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
	Schmalspurig.																
32	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [11])	.	[12])	12	.	12	0·16	.	3	.	.	.	.	13	56	.	.	16
	Summe b)	2		12	.	180	0·16	10	40	3	1	.	.	243	468	10	.	97
	Summe I	2		33	67	4470	0·49	900	262	135	82	663	156	15.054	6823	1235	.	10.133
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																
33	Časlau-Třemošnic-Bučic [13])	.															
34	Časlau-Močowitz [13])	.		.	.	4	0·16	2	.	.	.	.	.	35	29	8	.	22
35	Königshan-Schatzlar [14])	.		.	.	2	0·37	1	.	.	.	.	.	5	2	.	.	20
36	Wiener Verbindungsbahn [15])	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	.		.	.	6	0·16	3	.	.	.	.	.	40	31	8	.	42

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen									
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulancewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	III. Privatbahnen.																
	a) Hauptbahnen.																
37	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	114	1·12	.	22	2	1	200	.	260	.	.	.	6.100
38	Böhmische Nordbahn	.	.	.	177	0·55	52	12	7	.	.	4	563	90	31	.	1.040
39	Buschtěhrader Eisenbahn[18])	.	.	[17]) 1	267	0·63	93	6	9	2	193	3	876	31	114	.	4.404
40	Graz-Köflacher Eisenbahn[19])	.	.	[17]) 4	56	0·62	19	.	.	.	12	.	63	43	.	.	763
41	Kaiser Ferdinands-Nordbahn[20])	.	[21]) 41	[17]) 4	857	0·65	[22])91	217	38	13	89	29	4.772	1788	236	68	7.145
42	Kaschau-Oderberger Eisenbahn[23])	1	.	.	25	0·39	8	1	2	.	.	.	68	85	16	.	216
43	Leoben-Vordernberger Eisenbahn[24])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	Österr. Nordwestbahn[25])	.	.	[17]) 6	520	0·55	141	27	15	1	.	23	2.223	445	162	70	2.292
45	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.[26])	.	.	.	800	0·58	254	23	5	13	84	42	4.538	1494	165	.	3.462
46	Ostrau-Friedlander Eisenbahn[28])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	Südbahn-Gesellschaft[29])	.	.	[31])13	1.274	0·84	268	8	29	10	97	49	4.371	848	577	.	3.102
48	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn[32])	.	.	[17]) 7	159	0·56	[33])29	4	.	3	.	4	521	119	50	19	543
49	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	[17]) 3	68	0·76	10	.	.	.	.	.	40	120	4	.	75
50	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn[19])	.	.	.	30	0·46	6	.	.	.	.	.	20	40	.	.	40
	Summe a)	1	41	38	4.347	0·66	971	320	107	43	675	154	18.315	5103	1355	157	29.182
	b) Selbstständige Localbahnen.																
	Normalspurig.																
51	Auspitzer Localbahn	.	.	[34]) 2	2	0·29	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
52	Böhmische Commercialbahnen	.	.	[17]) 5	42	0·22	13	1	.	.	.	.	73	57	6	.	138
53	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	21	0 67	.	3	.	.	.	.	24	18	4	2	2
54	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz[13])	.	.	.	5	0·32	[35]) 2	.	.	.	.	.	4	.	6	.	.
55	Deutschbrod-Humpoletz[36])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha[13])	.	.	.	5	0·20	2	.	.	.	.	.	3	4	.	.	3
57	Kremsthalbahn	.	.	[17]) 2	19	0·27	2	1	1	.	.	.	23	9	2	4	1
58	Kuttenberger Localbahn[13])	.	.	.	2	0·69	1	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
59	Mühlkreisbahn	.	.	.	12	0·21	.	2	.	.	.	.	6	11	2	1	2
60	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	4	0·49	.	1	.	.	.	.	2	1	.	.	.
61	Radkersburg-Luttenberg[19])	.	.	.	3	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
62	Reichenberg-Gablonz-Tannwald[14])	.	.	.	37	1·08	[37]) 8	2	.	.	.	.	14	6	.	.	.
63	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn[38])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Stauding-Stramberg	.	.	.	4	0·22	1	2	.	.	.	.	21	71	.	.	.
65	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerb.[39])	.	.	.	1	0·12	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																
66	Mori-Arco-Riva am Gardasee[40])	.	[41]) 11	.	11	0·46	2	.	.	.	.	.	12	4	.	.	4
67	Salzkammergut-Localbahn[40])	.	[42]) 44	.	44	0·60	.	4	3	.	.	.	18	7	4	.	26
68	Steyrthalbahn[40])	.	[43]) 24	[17]) 3	27	0·57	4	.	.	.	.	.	14	50	.	.	.
	Normal- und schmalspurig.																
	Steiermärkische Landesbahnen:																
	Normalspurige Strecken:																
69	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis[19])	.	.	.	10	0·25	.	3	.	.	.	.	17	.	.	.	140
	Schmalspurige Strecken:																
70	Kapfenberg—Seebach-Au[41])	.	[45]) 8	.	8	0·35	.	2	.	.	.	.	8	10	.	.	14
71	Pöltschach-Gonobitz[44])	.	[46]) 4	.	4	0·27	.	2	.	.	.	.	2	6	.	.	4
72	Preding-Wieselsdorf—Stainz[44])	.	[46]) 4	.	4	0·35	.	2	.	.	.	.	2	6	.	.	4
	Summe b)	.	95	12	265	0·35	36	25	4	.	.	.	245	263	24	7	338

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen										
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulancewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	c) Zahnradbahnen.																
	Normalspurig.																
73	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	.	[47] 18	.	18	3·39	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
	Schmalspurig.																
74	Aehenseebahn (Adhäsionsbahn und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach) [48]	.	[49] 7	.	7	1·11	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1
75	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach) [48]	.	[49] 7	.	7	1·33	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
76	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt) [50]	.	[51] 6	.	6	1·03	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
	Summe c)	.	38	.	38	1·67	.	.	.	.	.	.	1	9	.	.	1
	d) Dampf-Tramways.																
	Normalspurig.																
77	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	.	[52] 29	.	29	2·62	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
78	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	[53] 103	.	103	2·47	.	.	.	.	.	.	7	12	2	.	2
79	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	.	[54] 90	.	90	8·54	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
80	Přívoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	[55] 15	.	15	2·55	.	.	.	.	.	.	5	1	.	.	.
81	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	[56] 27	.	27	1·90	.	.	.	.	.	.	4	2	.	.	.
82	Wiener Localbahnen	.	[57] 14	.	14	0·82	.	.	.	.	.	.	10	134	2	.	.
	Schmalspurig.																
83	Innsbruck—Hall in Tirol [48]	.	[54] 23	.	23	1·91	3	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Summe d)	.	301	.	301	2·68	3	.	.	.	.	.	26	151	4	.	2
	e) Elektrische Eisenbahnen.																
	Normalspurig.																
84	Baden-Vöslau	.	[58] 30	.	30	3·73	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
85	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	[59] 4	.	4	2·90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																
86	Biclitz-Zigeunerwald [48]	.	[60] 7	.	7	1·44	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
87	Mödling-Hinterbrühl [48]	.	[61] 15	.	15	3·39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
88	Station Gmunden—Stadt Gmunden [48]	.	[59] 3	.	3	1·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Teplitz-Eichwald [48]	.	[62] 14	.	14	1·71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
90	Trambahn in Lemberg [48]	.	[59] 22	.	22	2·64	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe e)	.	95	.	95	2·51	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III	1	570	50	5.046	0·67	1010	345	111	43	675	154	18.587	5526	1383	164	29.523

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen										
		IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulançewagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																
91	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	570	.	[63]) 891	.	.	.	650
92	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	.	53	.	.	.	.
	Summe IV	.	.	.	.	.	.	.	.	.	587	.	944	.	.	.	650
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	91	112	.	.	.
	b) Privatbahnen.																
	Hauptbahnen.																
93	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
94	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
95	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.
96	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
97	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.
98	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	28	.	.	.	.
99	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	1	6	.	.	.
100	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	52	.	.	.	.
101	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.
102	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.
	Localbahnen.																
103	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
104	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.
105	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
106	Stauding-Stramberg	[65])1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V	1	.	.	20	.	.	.	.	.	8	.	199	118	.	.	.
	Totalsumme	4	603	117	9542	0·57	1913	607	246	125	1933	310	34824	12498	2626	164	40.348
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.																
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	250	.	.	270
	b) Privatbahnen.																
	Hauptbahnen.																
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	252	224	.	.	324
108	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64	.	50	.	380
	Summe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	316	474	50	.	974

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen: Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.																		
	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.																		
1	Normalspurige Bahnen [1]	102	10	85	109	.	17	40	159	.	613	.	43	268	25	35.772	4·51	40.042	5·05
2	Schmalspurige Bahn (Lambach—Gmunden) [5]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	270	9·88	290	10·61
	Summe a)	102	10	85	109	.	17	40	159	.	613	.	43	268	25	36.042	4·53	40.332	5·07
	b) Localbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.																		
	Normalspurig.																		
3	Asch-Rossbach [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Beneschau-Wlaschim	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·17	6	0·26
5	Bukowinaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·02
6	Dolina-Wygoda [9]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Fehring-Fürstenfeld [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Friauler Bahn (Monfalcone-Cervignano)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26	1·59	32	1·96
9	Fürstenfeld-Hartberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43	1·11	51	1·32
10	Gailthalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36	1·17	42	1·36
11	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·74	15	1·01
12	Göpfritz—Gross-Siegharts	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·12	4	0·47
13	Kolomeaer Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	.	.	15	0·46	19	0·58
14	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	284	3·17	299	3·34
15	Lemberg (Kleparów)-Janów	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·09	10	0·45
16	Mährische Westbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	87	0·96	103	1·14
17	Mösel-Hüttenberg [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·91	16	1·21
19	Plan-Tachau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1·11	18	1·43
20	Postelberg-Laun	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	1·42	19	1·80
21	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13	0·75	16	0·92
22	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·62	8	0·83
23	Strakonitz-Winterberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39	1·20	45	1·38
24	Trient-Tezze (Valsuganabahn) [10]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39	0·62	60	0·65
25	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	109	0·81	135	1·00
26	Vöcklabruck-Kammer [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Welser Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	0·35	30	0·55
28	Wittmannsdorf-Ebenfurth [8]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Wodňan-Prachatitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	0·91	31	1·13
30	Wotic-Selčan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·66	13	0·78
31	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·38	7	0·88
	Schmalspurig.																		
32	Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [11]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	88	1·16	100	1·32
	Summe b)	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	15	8	.	902	0·82	1.082	0·98
	Summe I	102	10	85	116	.	17	40	159	.	613	.	58	276	25	36.944	4·08	41.414	4·57
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																		
33	Časlau-Třemošnic-Bučic [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	97	4·00	101	4·16
34	Časlau-Močowitz [13]																		
35	Königshan-Schatzlar [14]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28	5·16	30	5·53
36	Wiener Verbindungsbahn [15]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	125	3·31	131	3·47

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer		
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	III. Privatbahnen.																		
	a) Hauptbahnen.																		
37	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6.585	64·95	6.699	66·07
38	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	3	.	2	7	.	1	.	1	1.813	5·66	1.990	6·21
39	Buschtěhrader Eisenbahn [18])	2	.	.	16	.	.	.	.	8	3	.	.	50	1	5.811	13·76	6.078	14·39
40	Graz-Köflacher Eisenbahn [19])	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	40	.	943	10·40	999	11·02
41	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [20])	809	3	24	5	.	16	16	.	.	139	.	5	545	4	16.052	12·16	16.909	12·81
42	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [23])	18	7	.	.	.	.	.	.	6	1	.	.	6	.	434	6·80	459	7·19
43	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [24])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
44	Österr. Nordwestbahn [25])	66	.	.	10	.	4	.	.	.	12	.	.	120	2	5.613	5·98	6.133	6·53
45	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [26])	269	.	.	48	.	.	.	52	.	50	2	5	259	7	10.772	7·88	11.572	8·46
46	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [28])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
47	Südbahn-Gesellschaft [29])	.	1	.	.	.	.	2	.	1	164	.	14	209	9	9.759	6·45	11.033	7·29
48	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [32])	38	.	.	24	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	1.359	4·77	1.518	5·33
49	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.	.	.	.	274	3·07	342	3·83
50	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	106	1·64	136	2·10
	Summe a)	1202	11	24	106	.	20	21	77	17	381	2	25	1229	24	59.521	8·99	63.868	9·65
	b) Selbstständige Localbahnen.																		
	Normalspurig.																		
51	Auspitzer Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·29	4	0·58
52	Böhmische Commercialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	288	1·50	330	1·72
53	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	62	1·98	83	2·65
54	Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz [13])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·78	17	1·10
55	Deutschbrod-Humpoletz [36])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
56	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [13])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·49	17	0·69
57	Kremsthalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	51	0·73	70	1·00
58	Kuttenberger Localbahn [13])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1·39	6	2·08
59	Mühlkreisbahn	3	.	.	.	.	.	.	8	.	2	.	.	.	.	37	0·64	49	0·85
60	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·49	8	0·98
61	Radkersburg-Luttenberg [19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·12
62	Reichenberg-Gablonz-Tannwald [14])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	0·88	67	1·96
63	Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn [38])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Stauding-Stramberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	95	5·14	99	5·36
65	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerb. [39])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·12	2	0·24
	Schmalspurig.																		
66	Mori-Arco-Riva am Gardasee [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	0·91	33	1·37
67	Salzkammergut-Localbahn [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62	0·85	106	1·45
68	Steyrthalbahn [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	1·44	95	2·01
	Normal- und schmalspurig.																		
	Steiermärkische Landesbahnen:																		
	Normalspurige Strecken:																		
69	Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis [19])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	160	4·09	170	4·34
	Schmalspurige Strecken:																		
70	Kapfenberg—Seebach-Au [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34	1·49	42	1·84
71	Pöltschach-Gonobitz [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	0·95	18	1·22
72	Preding-Wieselsdorf—Stainz [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1·24	18	1·59
	Summe b)	3	.	.	.	.	.	.	8	.	2	.	.	17	.	972	1·28	1.237	1·63

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer		
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	c) Zahnradbahnen.																		
	Normalspurig.																		
73	Kahlenberg-Eisenb. (System Riggenbach)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	6	1·13	24	4·52
	Schmalspurig.																		
74	Achenseebahn (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	6	0·95	13	2·06
75	Gaisbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·38	9	1·71
76	Schafbergbahn (Zahnstangenbetrieb, System Abt)[50]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·51	9	1·54
	Summ c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	4	.	17	0·75	55	2·42
	d) Dampf-Tramways.																		
	Normalspurig.																		
77	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·09	30	2·71
78	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23	0·55	126	3·02
79	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	3	0·28	93	8·82
80	Přívoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	1·02	21	3·57
81	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·42	33	2·32
82	Wiener Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	146	8·57	160	9·39
	Schmalspurig.																		
83	Innsbruck—Hall in Tirol[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	11	0·91	34	2·82
	Summe d)	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	7	.	196	1·74	497	4·42
	e) Elektrische Eisenbahnen.																		
	Normalspurig.																		
84	Baden-Vöslau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	3·73
85	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	2·90
	Schmalspurig.																		
86	Bielitz-Zigeunerwald[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	1·44
87	Mödling-Hinterbrühl[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	3·39
88	Station Gmunden—Stadt Gmunden[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	1·18
89	Teplitz-Eichwald[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1·71
90	Trambahn in Lemberg[48]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	2·64
	Summe c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	95	2·51
	Summe III	1206	11	24	106	.	20	21	85	17	383	2	29	1257	24	60.706	8·03	65.752	8·70

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer		
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	IV. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																		
91	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56	.	.	2.167	.	2.167	.
92	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	48	1	.	.	.	433	.	.	5.52	.	552	.
	Summe IV	.	.	.	.	.	.	48	1	.	.	.	489	.	.	2.719	.	2.719	.
	V. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																		
	a) K. k. Staatsbahnen	.	2	.	.	1	.	385	.	.	.	.	428	.	.	1.019	.	1.019	.
	b) Privatbahnen.																		
	Hauptbahnen.																		
93	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	10	.	10	.
94	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	64	.	.	64	.	64	.
95	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	22	.	22	.
96	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	445	.	.	452	.	461	.
97	Kaschau Oderberger-Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	.
98	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	89	.	.	122	.	129	.
99	Öst.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	.	.	.	.	.	.	52	.	.	.	.	293	.	.	352	.	355	.
100	Südbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	11	.	82	.	.	.	.	64	.	.	209	.	209	.
101	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	.	.	26	.	26	.
102	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	13	.	13	.
	Localbahnen.																		
103	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
104	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	.
105	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	.
106	Stauding-Stramberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
	Summe V	.	2	.	.	12	.	552	.	.	.	.	1416	.	.	2.307	.	2.327	.
	Totalsumme	1308	23	109	222	12	37	661	245	17	996	2	1993	1533	49	102.801	6·18	112.343	6·75
	Bahnen, welche Leihwagen im Betriebe haben.																		
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	520	.	520	.
	b) Privatbahnen.																		
	Hauptbahnen.																		
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	800	.	800	.
108	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	50	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	554	.	554	.
	Summe	50	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	1.874	.	1.874	.

Bemerkungen zu Tabelle I, II, III und IV.

[1]) Hierunter sind inbegriffen: die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn (galizische Linie), die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und die Ungarische Westbahn.
[2]) Davon 10 Personenwagen der II. und 21 der III. Classe mit Postcoupé, ferner 10 Personenwagen der II./III. und 26 der III. Classe mit Gepäcksraum.
[3]) Darunter 26 achträdrige Lowries und Plateauwagen.
[4]) Hierunter 286 Erzwagen und 30 Heu- und Strohwagen.
[5]) Spurweite 1·106 m.
[6]) Hierunter 1 Salonwagen, 2 Personenwagen der I., 2 der I./II., 5 der II. und 10 der III. Classe.
[7]) Darunter 7 achträdrige Lowries und 18 Transporteure.
[8]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden von den k. k. Staatsbahnen beigestellt.
[9]) Hat keinen eigenen Fahrpark; 200 Plateau-Leihwagen werden von der Firma Lindheim & Comp. in Wien beigestellt.
[10]) Der Betrieb der Valsuganabahn wurde erst am 27. April 1896 eröffnet; die Fahrbetriebsmittel waren jedoch bereits vor Ablauf des Jahres 1895 eingeliefert.
[11]) Spurweite 0·760 m.
[12]) Hierunter 1 Aussichtswagen, 1 Personenwagen der I., 5 der I./III. und 5 der III. Classe.
[13]) Im Betriebe der Österr. Nordwestbahn,
[14]) Im Betriebe der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
[15]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der betriebführenden Verwaltungen beigestellt.
[16]) Darunter 1 Personenwagen mit Conducteurcoupé.
[17]) Personenwagen der III. Classe.
[18]) Ausserdem steht im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn die Localbahn Welchau-Wickwitz—Gieshübl-Sauerbrunn.
[19]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft.
[20]) Ausserdem sind im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: die Ostrau-Friedlander Eisenbahn und die Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse nebst der Flügelbahn Praterstern—Lastenbahnhof.
[21]) Darunter 2 Personenwagen der I./II., 1 der I./II./III., 22 der II./III. und 16 der III. Classe (wovon 2 mit Postcoupé).
[22]) Hievon 3 Hofzugs-Gepäckswagen und 12 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[23]) Die hier nachgewiesenen Daten beziehen sich nur auf den die österreichische Strecke betreffenden Antheil der Fahrbetriebsmittel.
[24]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft beigestellt.
[25]) Ausserdem sind im Betriebe der Österr. Nordwestbahn: Die im Eigenthume des Staates befindlichen Linien Časlau—Zawratetz-Třemosnitz, Skowic—Wrdy-Buěic und Časlau—Močowitz, ferner die Localbahnen Častolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz-Kwasnay, Deutschbrod-Humpoletz, Grosspriesen-Wernstadt-Auscha und die Kuttenberger Localbahn.
[26]) Ueberdies steht im Betriebe der Österr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Localbahn Swoleñoves-Smečna.
[27]) Darunter 10 Personenwagen III. Classe mit Gepäcksraum.
[28]) Hat keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der den Betrieb führenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn beigestellt.
[29]) Die eingestellten Daten betreffen nur den auf die österreichischen Linien entfallenden Antheil der Fahrbetriebsmittel. Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehen noch: die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Leoben-Vordernberger Eisenbahn, die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, die Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn Matzleinsdorf—Hetzgasse sammt Flügel zum Hauptzollamte, die Localbahn Radkersburg-Luttenberg, endlich die Steiermärkischen Landesbahnen: Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis, Kapfenberg—Au-Seewiesen, Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf—Stainz.
[30]) Hierunter 12 mit Schlafeinrichtungen ausgerüstete Wagen.
[31]) Darunter 9 Personenwagen der II. und 4 der III. Classe.
[32]) Nebstdem sind im Betriebe der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Die im Eigenthume des Staates befindliche Linie Königshan—Schatzlar und die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf.
[33]) Davon 1 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[34]) Personenwagen der II./III. Classe.
[35]) Gepäckswagen mit Postcoupé.
[36]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden von der den Betrieb führenden Österr. Nordwestbahn beigestellt.
[37]) Hierunter 3 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[38]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden Seitens der den Betrieb führenden Österr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beigestellt.
[39]) Im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn.
[40]) Spurweite 0·760 m
[41]) Davon 2 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 3 der III. Classe.
[42]) Darunter 1 Hofwagen, 1 Salonwagen, 7 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 29 der III. Classe.
[43]) Hierunter 11 Personenwagen der II./III. und 13 der III. Classe.
[44]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft; Spurweite 0·760 m;
[45]) Darunter 4 Personenwagen der I./III. und 4 der III. Classe.
[46]) Hievon 2 Personenwagen der I./III. und 2 der III. Classe.
[47]) Hierunter 8 Personenwagen der I./II. und 10 der II. Classe.
[48]) Spurweite 1 m.
[49]) Hierunter 1 Personenwagen mit Gepäcksraum.
[50]) Im Eigenthume und Betriebe der Salzkammergut-Localbahn; Spurweite 1 m;
[51]) Davon 1 Personenwagen der I./II. und 5 der II. Classe.
[52]) Personenwagen I./II./III. Classe.
[53]) Darunter 1 Salonwagen, 49 Personenwagen I./II. (wovon 5 mit Gepäckscoupé) und 53 der II. Classe (wovon 3 mit Gepäckscoupé).
[54]) Verschiedene Wagenclassen bestehen nicht.
[55]) Darunter 3 Personenwagen der I./II., 5 der II./III. und 7 der III. Classe (hievon 3 Wagen mit Gepäcksraum).
[56]) Hierunter 1 Salonwagen, 2 Personenwagen der II., 8 der II./III. und 16 der III. Classe.
[57]) Davon 8 Personenwagen der I./II. und 6 der II. Classe.
[58]) Darunter 12 Motorwagen und 18 Anhängewagen.
[59]) Motorwagen.
[60]) Hievon 5 Motorwagen und 2 Anhängewagen.
[61]) Hierunter 8 Motorwagen und 7 Anhängewagen.
[62]) Davon 8 Motorwagen und 6 Anhängewagen.
[63]) Darunter 1 Leichentransportwagen.
[64]) Restaurationswagen.
[65]) Arbeiterwagen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Protivin—Rakonitz: Erweiterung der Station Rakonitz: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag wurde beauftragt, das von der Staatsbahn-Direction in Prag im Einvernehmen mit der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Rakonitz anlässlich der Einmündung der projectirten Localbahn Rakonitz-Petschau mit Abzweigung nach Buchau und Rakonitz-Mlatz der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2111/IV.]

— (Linie Krakau—Podwołoczyska: Bauconsensertheilung für Herstellung von Geleiseanlagen in der Ladestelle Skwarzawa.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung der Geleiseanlagen anlässlich der Einrichtung der Ladestelle Skwarzawa der Linie Krakau—Podwołoczyska zu einer Vorfahrstation ertheilt. [E.-M.-Z. 2375/IV.]

Localbahn Treibach—Klein-Glödnitz (Gurkthalbahn). (Anordnung der Trassenrevision und der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat hinsichtlich des vom Executivcomité der Gurkthalbahn vorgelegten Detailprojectes der schmalspurigen Localbahn Treibach—Klein-Glödnitz die Vornahme der Trassenrevision bezüglich der für die Strecke km 21·4—22·5 vorgeschlagenen Variante und anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung bezüglich der ganzen Linie auf den 28. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Landesregierungs-Secretär Franz Mayrhofer von Grünbühel betraut. [E.-M.-Z. 9525.]

Localbahn Lupkow-Cisna. (Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des Projectes für die schmalspurige Localbahn Lupkow-Cisna die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 30. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Szałowski betraut. [E.-M.-Z. 9780.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Telephon-Correspondenzlinie in der Station Gloggnitz.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zwischen der Platzinspection in Gloggnitz und dem dortigen Heizhause eine telephonische Verbindung herstellen lassen, welche auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb activirt wurde. [G.-I.-Z. 14.615.]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg wurde unterm 2. September im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Gaisbergbahn-Gesellschaft"

eingetragen:

1. in Folge des im Vorjahre erfolgten Ablebens des Dr. Rudolf Spängler erscheint derselbe aus dem Verwaltungsrathe ausgeschieden und wird gelöscht;

2. bei der für diesen, sowie für die ebenfalls turnusmässig ausscheidenden Verwaltungsräthe Baron Theodor v. Dreifus und Alfred Gormasz in der Generalversammlung am 23. Juni 1896 vorgenommenen Ersatzwahl wurden Franz Eberle, k. k. Steueroberinspector a. D. in Salzburg, in den Verwaltungsrath neu, und die Herren Theodor Baron Dreifus und Alfred Gormasz wieder gewählt, und zwar sämmtliche mit einer dreijährigen Functionsdauer.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss.) Zum arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse ist der I. Nachtrag herausgegeben und an die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXVIII. Stückes.) Das am 11. September herausgegebene CLXXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 2533: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2534: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 3. September 1896, Z. 18.678/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus den bosnischen Bezirken Bugojno, Glamoć und Livno in das Küstenland.

— (Inhalt des CLXXXIX. Stückes.) Das am 14. September herausgegebene CLXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2535: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 10. September 1896, Z. 27.269, betreffend theilweise Erleichterungen im Viehverkehre in Steiermark.

Nr. 2536: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 12. September 1896, Z. 85.783, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 2537: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. September 1896, Z. 17.181, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 2538: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. September 1896, Z. 147.456, betreffend die Einschränkung des Verbotes der Vieheinfuhr aus Steiermark.

Nr. 2539: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. September 1896, Z. 147.924, betreffend Sperrverfügungen aus Anlass des Bestandes ansteckender Thierkrankheiten in Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2540: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. September 1896, Z. 135.538, betreffend die Bestimmung der Stationen Niemes und Politz-Sandau als Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2541: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 12. September 1896, Z. 10.883, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXC. Stückes.) Das am 15. September herausgegebene CXC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2542: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 12. September 1896, Z. 27.324, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 2543: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. September 1896, Z. 30.920, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2544: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. September 1896, Z. 76.759, betreffend die Beschränkung der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXCI. Stückes.) Das am 16. September herausgegebene CXCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2545: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 12. September 1896, Z. 11.999, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 2546: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. September 1896, Z. 86.908, betreffend die Gestattung der Einfuhr von serbischen Schweinen aus Steinbruch (Kőbánya) in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 2547: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. September 1896, Z. 86.566, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 2548: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. September 1896, Z. 86.907, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenvieh aus Budapest nach Niederösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Station Köln-Bonnthor in den Tarif.

Mit 1. October 1896 wird die Station Köln-Bonnthor der kgl. Eisenbahn-Direction Köln unter Beschränkung auf die Abfertigung von Ladungen in offenen Wagen (mit oder ohne Decke) und in Kalkwagen mit nachstehenden Sätzen in den vom 1. September 1896 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen:

Allgemeiner Classentarif — Schnitt-Tarif — Schnitt-Tafel B.

Kilometer	Zwischen dem Schnittpunkte und	Eilgut	Stückgut-classe		Wagenladungsclasse				Specialtarif				Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif 2 B (für Güter aller Art)		
			I	II	A_1	B	C_1	C_2	A_2	I	II	III		a	b	c
														in Mengen		
														unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
		in Pfennig für 100 Kilogramm														
1038	Köln-Bonnthor . .	—	—	—	525	421	525	421	421	369	317	234	—	—	397	335

Ausnahmetarife

a) Stationstarif.

Ausnahmetarif 6 (für Eier)

Nach	Von																											
	Bełzec transit			Brody (Bahnhof) transit				Czortków trs.*) und Husiatyn transit			Nadbrzezie trs.			Nowosielitza Bhf. trs.			Podwołoczyska (Bhf.) trs. und Tarnopol trs.*)				Sokal transit		
	a	b	c	a	b		c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b		c	a	b	c
	5000 kg	10.000 kg	10.000 kg See-Exportverkehr	5000 kg	10.000 kg I. Im Allgemeinen	10.000 kg II. Für Sendungen von Slawuta und darüber	See-Exportverkehr I. Im Allgemeinen	5000 kg	10.000 kg	10.000 kg See-Exportverkehr	5000 kg	10.000 kg	10.000 kg See-Exportverkehr	5000 kg	10.000 kg	10.000 kg See-Exportverkehr	5000 kg	10.000 kg I. Im Allgemeinen	10.000 kg II. Für Sendungen von Slawuta und darüber	See-Exportverkehr I. Im Allgemeinen	5000 kg	10.000 kg	10.000 kg See-Exportverkehr
	in Pfennig für 100 Kilogramm																						
Köln-Bonnthor	863	735	—	886	735	712	—	977	803	—	802	685	—	971	798	—	922	764	729	—	864	737	—

b) Schnitt-Tarif — Schnitt-Tafel B.

Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 7 (für Eisen und Eisenwaaren)									Ausnahmetarif 8 (A. für landw. Maschinen, B. für Maschinen und Maschinentheile)											
	A. Eisen und Stahl						A. Eisenwaaren u. s. w.			A. Landwirthschaftliche Maschinen						B. Maschinen und Maschinentheile					
	I			II						I			II			I			II		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	in Mengen									in Mengen											
	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
	in Pfennig für 100 Kilogramm									in Pfennig für 100 Kilogramm											
Köln-Bonnthor	—	224	187	—	221	184	—	281	234	—	281	234	—	253	211	—	281	234	—	253	211

Schnitt-Tafel B.

Bis zum Schnittpunkte von	Ausnahmetarif 9 (für Bleiweiss u. s. w.)						Ausnahmetarif 10 B (für Rübensamen)				Ausnahmetarif 20 (für Mineralwässer)		
	I			II			nach Russland		von Russland		a	b	c
	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b			
	in Mengen												
	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg	unter 5000 kg	von 5000 kg	von 10.000 kg
	in Pfennig für 100 Kilogramm												
Köln-Bonnthor	—	290	248	—	253	211	377	320	525	473	—	353	300

Wien, am 10. September 1896. [673]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung neuer directer Fahrbillets.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 gelangen directe Fahrkarten in den nachbenannten Relationen zu den folgenden Preisen zur Einführung:

Zwischen Jaslo und	über	Schnellzug		Personenzug		
		I.	II.	I.	II.	III.
		Classe				
		Fahrpreise in Gulden österr. Währ.				
Mezö-Laborcz	Vidrány-Landesgrenze . .	—	—	5·35	3·20	1·80
Budapest-Ostbahnhof* . .	Lupków-Szerencs	16·95**	11·—**	13·95	9·—	5·65

* Fahrtunterbrechung auf den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nicht zu gestatten.
** Jaslo—Mezö-Laborcz Personenzug, sonst Schnellzug.

Wien, am 17. September 1896. [674]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Neuwelt.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Iglau—Taus gelegenen Haltestelle Neuwelt wird vom 1. October 1896 an in Unter-Cerekwe abgeändert werden.

Prag, im September 1896. [675]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Behebung der Verkehrsunterbrechung zwischen Wörgl und Westendorf.

Nachdem am 27. August 1896 der Gesammtverkehr auf vorbezeichneter Unterbrechungsstelle wieder eröffnet worden ist, tritt die im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 95 vom 22. August 1896 auf Seite 1617 erschienene Kundmachung ausser Wirksamkeit.

Wien, am 15. September 1896. [676]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Ausnahmetarifes für Petroleum-Transporte.

Mit 1. October 1896 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralischen Schmierölen, dann Rohbenzin (Petroleumnaphtha) in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Bregenz trans., Buchs trans., St. Margrethen trans. und Lindau trans., sowie nach Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen, der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzberg-Bahn) und der Schweizerischen Centralbahn in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, bezw. Bötzberg-Bahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. September 1896. [677]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Ausnahmetarifes für Eiertransporte.

Mit 1. October 1896 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eiern (Geflügeleier) von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, ferner nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Schweizerischen Centralbahn in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, bezw. Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich Badischen Staatsbahnen.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. September 1896. [678]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. September 1896 gelangten im obgenannten Verkehre neue Fahrkarten- und Gepäckstaxen in der Relation von Barmen-Rittershausen nach Karlsbad über Aschaffenburg—Nürnberg—Eger mit folgenden Preisen zur Einführung:

	I. Classe	II. Classe	Gepäck für 10 kg des Gesammtgewichtes	Gepäck für 10 kg des Uebergewichtes
Mark	66·8	48·—	1·41	1·61

Wien, am 17. September 1896. [679]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. November 1896 tritt ein neuer Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 sammt Nachträgen I—IV ausser Giltigkeit gesetzt.

Der neue Tarif enthält vielfach geänderte, gegenüber dem bisherigen Tarife theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze in den Classengut- und Ausnahmetarifen, Reexpeditionsbestimmungen, den Kilometerzeiger mit Angabe der k. k. Staatsbahn-Directionen, schliesslich die Lieferfristtabelle.

Der Tarif ist bei der unterzeichneten Direction, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von Mk. 1.70 = fl. 1.— erhältlich.

Wien, am 17. September 1896. [680]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. October, bei Frachterhöhungen mit 1. November 1896 tritt der Nachtrag I zum Elbe-Umschlagstarif für Südwestrussland in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem geänderte Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze im Kartirungs- und Rückvergütungswege, Aenderung einiger Classengut- und Ausnahmetarife, insbesondere der Aus-

nahmetarife für Getreide, Düngemittel, Flachs, Hanf und Eisen, schliesslich Berichtigungen.

Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 20 Pfennig = 10 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 11. September 1896. [681]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischer Personenverkehr.

Aenderungen der Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zwischen Wien Nordwest-, Nord- oder Staatsbahnhof und Karlsbad einerseits und skandinavischen Stationen andererseits.

Vom 1. October 1896 werden die Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zwischen Wien und Karlsbad einerseits und skandinavischen Stationen andererseits über Berlin—Gjedser oder Stralsund betragen:

	I. Classe	II. Classe	Gepäcksfracht für 10 kg a)	b)
		Mark		
Von Wien Nordwest-, Nord- oder Staatsbahnhof nach:				
a) Christiania . . über Gjedser	158·30	113·90	1·56	5·46
b) Stockholm . . über Gjedser	158·20	113·50	1·56	5·24
Von Wien Nord- oder Staatsbahnhof nach:				
a) Malmö . . . über Gjedser—Kopenhagen	99·—	71·80	1·56	3·70
b) Stockholm . . über Stralsund—Malmö	154·40	113·90	1·56	4·16
Von Karlsbad nach:				
a) Malmö . . . über Stralsund	70·60	55·40	0·51	2·70
b) Stockholm . . über Stralsund—Malmö	129·80	97·20	0·51	4·16
c) Stockholm . . über Gjedser—Kopenhagen	133·60	96·80	0·51	5·24

Die bisherigen Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze gelangen am 1. October 1896 zur Aufhebung.

Von demselben Tage an werden für das von Wien und Karlsbad direct nach den vorbenannten Stationen abgefertigte Reisegepäck, welches vom Anhalter zum Stettiner Bahnhofe in Berlin mittelst Omnibus überführt wird, zu Gunsten der kgl. Preussischen Staatsbahnen folgende Gebühren eingehoben:

für die ersten 25 kg . . . . . Mark 0·50
für jede weiteren angefangenen 10 kg . „ 0·10

Wien, am 10. September 1896. [682]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Dänischer Personenverkehr.

Aenderung der Fahrpreise und Gepäckssätze zwischen Wien (Nordwestbahnhof, Nord- oder Staatsbahnhof) und Kopenhagen.

Vom 1. October 1896 werden die Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze von Wien (Nordwestbahnhof, Nord- oder Staatsbahnhof) nach Kopenhagen über Berlin-Warnemünde-Gjedser betragen:

	I. Classe	II. Classe	Gepäckssatz für 10 kg a)	b)
Mark	96.60	69.40	1.56	3.59

Die bisherigen Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze gelangen am 1. October 1896 zur Aufhebung.

Von demselben Tage an werden für das von Wien direct nach Kopenhagen abgefertigte Reisegepäck, welches in Berlin vom Anhalter zum Stettiner Bahnhof mittelst Omnibus überführt wird, folgende Gebühren erhoben, und zwar:

für die ersten 25 kg . . . . . Mk. 0·50
für jede weiteren angefangenen 10 kg . „ 0·10

Wien, am 10. September 1896. [683]

Die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. October 1896 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	406
Prag—Bodenbach	403
Bodenbach—Aussig	404
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413
Prag—Kralup	407, 409
Kralup—Prag	424
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Chotzen	308
Chotzen—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104
Wien—Grussbach-Schönau	103
Mistelbach—Wien	108,* 110,* 112,* 114*
Wien—Mistelbach	107,* 109,* 111,* 113*
Wien—Stadlau	123*
Stadlau—Wien	124*
Stadlau—Wien	122**
Wien—Marchegg	103
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	103
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

* Nur bis inclusive 14. October 1896.
** Vom 15. October 1896 ab nur an Wochentagen.

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ung.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet

und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im September 1896. [684]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung eines Nachtrages IV zum Tarife vom 1. März 1893.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 tritt der Nachtrag IV zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und k. k. priv. Kuttenberger Localbahn andererseits, giltig vom 1. März 1893, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen des Haupttarifes, sowie neue directe Fahrpreise.

Wien, am 14. September 1896. [685]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Station für den Gesammtverkehr.

Am 1. October 1896 wird die auf der Linie Kufstein—Ala befindliche, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Station Fritzens unter der nunmehrigen Bezeichnung Fritzens-Wattens für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 9. September 1896. [686]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Werndorf.

Am 1. October 1896 wird die Station Werndorf zwischen Kalsdorf und Wildon auf der Linie Wien—Triest für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 14. September 1896. [687]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Einbeziehung des Haltepunktes Stooszneu in mehrere Tarife.) Am 1. October wird der an der Strecke Insterburg—Lyck zwischen Kowahlen und Margrabowa gelegene Haltepunkt Stooszneu für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr.), in die Gruppen-Wechseltarife der kgl. Preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr einbezogen. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Stooszneu nicht abgefertigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

— (Personen- und Güterverkehr mit der neueröffneten Strecke Sorau—Benau.) Am 1. September wurde die Reststrecke Sorau—Benau der Nebenbahn Sorau—Benau—Christianstadt dem öffentlichen Verkehre übergeben. An der Strecke liegen ausser den beiden Anschlussstationen Sorau und Benau an die Hauptbahnen in der Richtung von Sorau her die beiden Haltestellen Grabig und Laubnitz, welche Befugnisse zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen besitzen. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die neuen Verkehrsstellen nicht eingerichtet.

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenclasse zur Ausgabe.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr innerhalb der Tarifgruppe II (Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) sind in dem am 15. August erschienenen Gruppentarif II enthalten. Desgleichen sind die Frachtsätze für Steinkohlen etc. vom niederschlesischen Grubenbezirk nach Grabig uhd Laubnitz in dem am 15. August erschienenen Nachtrag 2 zum Niederschlesischen Kohlentarif bereits aufgeführt.

Soweit in den Wechseltarifen mit der Tarifgruppe II und im Verkehre mit der grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn Tarifnachträge mit directen Entfernungen und Frachtsätzen für Grabig und Laubnitz bisher nicht erschienen sind, sind bis auf Weiteres der Frachtberechnung Entfernungen zu Grunde zu legen, welche unter Zuschlag nachstehender Kilometer an die für Benau oder Sorau bestehenden Entfernungen gebildet werden, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben:

	Zuschlag an die Entfernung von Benau	Sorau
	Kilometer	
Für Grabig	10	4
„ Laubnitz	6	8

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. September 1891. (Ausnahmefrachtsätze für Thonwaaren.) Am 1. September 1896 traten für die Beförderung von Thonwaaren aller Art (Porzellan, Steingut, Fayence), in Kisten u. s. w. verpackt, folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Lichtenfels nach	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für Stückgut	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg		
Aarau	800	396	296
Luzern	878	452	349
Romanshorn	611	291	207
Rorschach	611	291	217
Rothkreuz	850	436	334
Winterthur	720	355	264
Zürich (Hauptbahnhof)	767	389	294

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. (Tarifänderungen.) In Folge nachträglicher Aenderung der russischen Frachten für die Strecke Landesgrenze—Alexandrowo traten im Gütertarife Heft 1 und 2, sowie im Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrpreisen für den Verkehr mit Alexandrowo loco und transito Aenderungen mit Giltigkeit vom 20. August/1. September alten/neuen Stils ein. Hiedurch werden im Hefte 1 auf den Seiten 20—59 und 62—141 die Frachtsätze für die Stückgutclassen I und II und die Wagenladungsclasse A¹ durchwegs um 0·01 Mk. für 100 kg billiger. Ebenso ermässigen sich im Heft 2 die Zuschläge für Stückgut, Classe A, sowie bei Sendungen unter 5000 kg die Specialtarife I, II und III und der Ausnahmetarif 1 für die I., II. und III. Kategorie um 0·01 Mk. für 100 kg.

Zum Tarife für die Beförderung von Leichen u. s. w. ist ein Berichtigungsblatt herausgegeben worden, welches bei den Fahrkarten-Ausgabestellen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg unentgeltlich zu haben ist.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Anstosssätze für die Stationen Bremerhaven und Geestemünde.) Die durch Nachtrag XIV vom 1. Juli zum Deutsch-Belgischen Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1891 für die Stationen Bremerhaven und Geestemünde eingeführten anderweitigen, grösstentheils erhöhten Anstosssätze finden nur auf den Ortsverkehr der beiden Stationen Anwendung. Für die über See ein- und ausgehenden Güter sind mit Giltigkeit vom 1. September die früheren Anstosssätze wieder eingeführt worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1454	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzgeist	Tótvárad	Zbirow	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. a) 265 b) 217	kr. a) — b) —	Im Kartirungswege		
					Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.J.B.)				kr. a) und b) 266·5	256 208	10·5 58·5			
					Bubenč				268·5	257 209	11·5 59·5			
			Holzkalk		Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und K.F.J.B.)				a) b) 266·5 187·5	256 185	10·5 2·5			
					Bubenč				268·5 189·5	257 186	11·5 3·5			
1455	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Ungvár	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892	72·0 kr.	70·6 kr.	1·4 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1456	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Chamottesteine, Chamotteziegel, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Chamottemörtel, Chamottemehl, Chamottespeise, Thon, roh, und feuerfester Thon; b) cylindrische Gasretorten aus Chamotte, Chamotterohre und Chamottemuffeln	Halbstadt St.E.G. loco	Steyr	Bei Frachtzahlung: ad a) mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad b) mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 86·6		Im Kartirungswege		
					Rosenau					89·6				
					Waidhofen a. d. Ybbs					90·6				
					Hieflau					94·6				
					Eisenerz					95·6				
					Rottenmann					98·6				
					Knittelfeld					106·5				
					Zeltweg					107·6				
					Judenburg					107·6				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1457	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Holz des Specialtarifes 2 b) Holz der Classe C	Zwittau	Poysdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C gültigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	a) 53·7 kr. b) 49·7 kr.	a) 46·0 kr. b) 42·0 kr.	a) und b) 7·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1458	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Erlach	Wr.-Neustadt loco und trs. für südlich Wr.-Neustadt gelegene Südbahnstationen Scheiblingkirchen Edlitz Aspang	Gesammt-Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen innerhalb der Giltigkeitsdauer, und zwar Ziegel und Kohle in allen neben angeführten Relationen, wornnter wenigstens 15 Wagen Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Ein- und Ausladung durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II Anhang Post 26/d	Kreuzer 5·0 5·5 6·8 9·0	3·5 4·5 5·8 8·0	1·5 1·0 1·0 1·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis Ende Februar 1897	
			Kohle, mineralische	Wr.-Neustadt	Erlach			Ansnahmetarif I	6·3	4·0	2·3			

19 Stück alte, gut erhaltene

Localbahnschienen

à 6 Meter Länge, per Meter circa 18 Kilo schwer, werden sofort **zu kaufen gesucht.** Offerte, enthaltend das **Gewicht per Meter** und den **Preis per Meter** und **per 100 Kilo,** erbeten sub **„Schienen N. J. 1727"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass) Wien I.** (532)

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Glessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Wittmannsdorf** der Bahnlinie St. Pölten—Leobersdorf gelangt im heurigen Jahre eine Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, des Frachtenmagazines und der Verladerampe, sowie die Herstellung eines Stationsbrunnens etc. zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 38.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau- und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 28. September 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, IX., Althanplatz Nr. 3, zu überreichen.

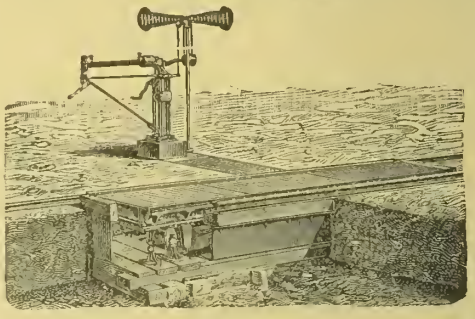
Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen und dass sich des Weiteren das k. k. Bahnärar das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv.
Wagenfabrik Schustala & Co.
in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegraphenstation.
Gegründet im Jahre 1850. (527)
FABRIKATION:
Eisenbahnfahrzeuge,
als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart, **Salon-** und **Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung, **Post-, Gepäck-** und alle Arten von **Güterwaggons, Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons, Schotter-, Bahn-** und **Kippwagen** etc.
Tramwaywaggons
für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb,
ferners alle
Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;
ansserdem
alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen
modernster Façon, **Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen** und alle Arten von **Strassenfuhrwerken** überhaupt.
Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.
Niederlagen:
Wien, I., Kolowratring 8. — **Lemberg,** II., Carl Ludwigstrasse 5. — **Breslau,** Tauentzienplatz 7. — **Ratibor,** Preuss.-Schlesien. — **Berlin,** Carlstrasse 5. — **Czernowitz,** Siehenbürgerstrasse 9.
Filialwerkstätten:
Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — **Ratibor,** Preuss.-Schlesien.

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
DRAISINEN,
Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,
Patronen und Geschosse. (512)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 108. **Wien, 22. September 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 21. August 1896*) für die Localbahn Saitz-Göding.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem k. k. Commercialrathe und mährisch-schlesischen Landesadvocaten Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn im Vereine mit der Firma Lindheim & Co. in Wien und dem Eisenbahn-Director Carl Ströhler in Berlin die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Saitz der Linie Lundenburg—Brünn der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Czeicz und Mutěnitz zur Station Göding der Linie Wien—Krakau der genannten Hauptbahn im Sinne des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die Concessionäre sind verpflichtet, über Verlangen der Staatsverwaltung und zu dem von derselben zu bezeichnenden Zeitpunkte eine Zweiglinie von der eingangs bezeichneten Localbahn von einem geeigneten Punkte nächst Mutěnitz zu den Kohlenwerken bei Dubňan in dem Falle herzustellen, wenn nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums eine angemessene Rentabilität dieser Zweiglinie sichergestellt sein wird.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von zehntausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 13. September 1896 ausgegebenen LXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 165.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom k. k. Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit $4^1/_2$ Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Erfolgt die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres nach Inbetriebsetzung der Bahn, so ist der Einlösungspreis nach dem durchschnittlichen Reinertrage der beiden günstigsten, der Einlösung vorausgegangenen Betriebsjahre zu berechnen.

2. Sollte der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, am 21. August 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Saitz über Czeicz nach Göding mit einer eventuellen Abzweigung nach Dubňan.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Saitz über Czeicz nach Göding mit einer eventuell herzustellenden Abzweigung nach Dubňan ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofils des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 38 km lange Localbahn zweigt aus der Station Saitz der Linie Wien—Brünn der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn in östlicher Richtung ab, zieht sodann in nördlicher und nordöstlicher Richtung unter Berührung der Ortsgebiete Pawlowitz, Beřetitz und Kobyly bis gegen Theresiendorf, wendet sich daselbst nach Südosten, berührt die Orte Czeicz und Mutěnitz, führt hierauf unmittelbar neben der Austerlitzer Reichsstrasse und mündet, die Cavalleriekaserne nächst Göding östlich umfahrend, von dieser Seite in die Station Göding der Linie Wien—Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ueber Verlangen der Staatsverwaltung und zu dem von ihr zu bezeichnenden Zeitpunkte ist von einem geeigneten, nächst Mutěnitz zu wählenden Punkte der Linie Saitz—Göding eine circa 4 km lange Abzweigung zu den Kohlenwerken bei Dubňan herzustellen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Stationen Saitz und Göding herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 180 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 16 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom k. k. Eisenbahnministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist gleichfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und 12 Querschwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die aus Eichen- oder Lärchenholz zu erzeugenden Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 22 cm und Höhe 15 cm.

In geraden Strecken, sowie in Bögen bis zum Halbmesser von 800 m sind auf eine Schienenlänge von 9 m 8 Unterlagsplatten, in Bögen von 250 m Halbmesser und darunter sind auf die vorbezeichnete Schienenlänge 24 Platten zu verwenden.

Das weitere Detail der Kleinmaterialvertheilung unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Ausführung der Wasserbeschaffungsanlagen nebst den zugehörigen maschinellen Einrichtungen, insbesondere auch die Bestimmung, inwieweit zu diesem Zwecke der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der Verwaltung der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. 4 Locomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen,
2. 8 Personenwagen,
3. 3 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen),
4. 45 Lastwagen verschiedener Gattungen.
5. 1 Draisine.
6. 4 Bahnwagen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 12·5 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven, bezw. die Tender erhalten eine Handbremse und eine Luftsaugebremse. Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Tenderlocomotiven erhalten an beiden Stirnseiten, Locomotiven mit Schlepptender an der vorderen Stirnseite Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Lastwagen erhalten mindestens 40 Percent Handbremsen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887),

und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat gleichzeitig mit jener der Projectspläne für den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 21. August 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 17. September 1896, womit für den Monat October 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat October 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·05 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Bilinski m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Umschlagplatz Linz—Eferding. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. August die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des vom Ingenieur Emil Pogorelec vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn vom Umschlagplatze der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Linz zur Station Eferding der Localbahn Wels-Aschach im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die Zulässigkeit der Mitbenützung der Schärdinger Reichsstrasse durch die Bahn zu erörtern sein. [E.-M.-Z. 6470/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Schleppgeleises zur Maschinenfabrik von Ganz & Co. in Leobersdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Baden hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines von der Station Leobersdorf abzweigenden und zur Maschinenfabrik von Ganz & Co. führenden Schleppgeleises anberaumt. [E.-M.-Z. 4135/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung der Handschranken in km 247·138 in Zugschranken und Aufstellung von Balancierschranken in km 246·931.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat für das von der Südbahn-Gesellschaft eingereichte Project für die Umgestaltung der Handschranken bei der Wegübersetzung in km 247·138 der Linie Kufstein—Ala in Zugschranken und Aufstellung sogenannter Balancierschranken an Stelle der bestehenden Drehbarrièren bei der Reichsstrassenübersetzung in km 246·931 derselben Bahnlinie die Baubewilligung ertheilt. [E.-M.-Z. 3550/IV.]

— (Provisorische Geleiseanlage in Bozen: Provisorien zur Ueberbrückung der Durchfahrten: Bauconsenstheilung.) Das Project für die bei der provisorischen Geleiseanlage am Nordende der Station Bozen zur Verwendung gelangenden Provisorien zur Ueberbrückung der Durchfahrten in km 200·7 und 200·8/9 wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2066/IV.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Kranss & Comp. (Linie Wien—Stammersdorf: Herstellung einer Reparaturswerkstätte in Gross-Jedlersdorf: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Reparaturswerkstätte am Rangirbahnhofe in Gross-Jedlersdorf den Bauconsens im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3714/IV.]

Projectirte Localbahn Nixdorf-Rumburg. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Nixdorf über Zeidler und Alt-Ehrenberg nach Rumburg nebst einer Abzweigung nach Schönlinde, sowie hinsichtlich einer Alternative dieser Abzweigung die Trassenrevision für den 25. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [E.-M.-Z. 9826/I.]

Projectirte Localbahn Jenšovic-Libochovic. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Raudnitz hat hinsichtlich des von Franz Chroust in Libochovic und Oskar Baron Lazarini in Graz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Jenšovic der Strecke Prag—Bodenbach nach Libochovic der Localbahn Lobositz-Libochovic der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission unter Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes Johann Haas in Raudnitz auf den 25. September anberaumt. [E.-M.-Z. 10.045/I.]

Schmalspurige Waldbahn in Worochta ad Mikuliczyn der Firma Josias Eissler & Söhne in Wien. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich der Herstellung einer schmalspurigen Waldbahn mit Dampfbetrieb in Worochta ad Mikuliczyn auf den 25. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 10.084/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Genehmigung des Amortisationsplanes für die zu emittirenden gesellschaftlichen Prioritäten.) Die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung hat, wie aus Budapest berichtet wird, den von der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft vorgelegten Amortisationsplan für die zu emittirenden Prioritäten im Betrage von 1,000.000 fl. genehmigt. Die Direction der Gesellschaft hat nämlich in ihrer am 15. April abgehaltenen Generalversammlung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) beschlossen, den bis zur Höhe von sechs Millionen Gulden des Anlagecapitals zu Investitionen noch erforderlichen Betrag durch Emission von Prioritäten zu beschaffen. Da der Gesellschaft das Recht zusteht, zwei Fünftel des Anlagecapitals durch Ausgabe von Prioritäten zu beschaffen, und da der vorgelegte Plan über die Verzinsung und Amortisirung der Prioritäten dem Vertrage, den die Hauptstadt abgeschlossen, entspricht, hat die Communalverwaltung diesen Plan vorbehaltlich der oberbehördlichen Sanctionirung im Principe genehmigt und sich mit der entsprechenden Modificirung des Punktes 7 der gesellschaftlichen Statuten einverstanden erklärt.

Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest. (Genehmigung des Amortisationsplanes für das gesellschaftliche Actiencapital.) Die Direction der Franz Josef-Untergrundbahn-Gesellschaft hat den Verzinsungs- und Amortisirungsplan des 3·6 Millionen Gulden betragenden Baucapitals der hauptstädtischen Communalverwaltung vorgelegt. Da derselbe sowohl dem mit dem hauptstädtischen Municipium abgeschlossenen Vertrage als den Gesellschaftsstatuten entspricht (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 48 ex 1894 und Nr. 56 ex 1895), hat diese vorbehaltlich der oberbehördlichen Sanctionirung die Acceptirung desselben im Principe beschlossen, und zwar mit der Bemerkung, dass die Gesellschaft im Falle der Einlösung der Bahn durch die Hauptstadt, oder bei Eintritt des Heimfallsrechtes jenen Betrag, den sie nicht als beim Baue verwendet ausweisen kann, an die Hauptstadt abzuführen habe.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Reihenfolge der Getreideversendungen auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen.) In der am 29. Juli stattgehabten Conferenz in Angelegenheit der Abwicklung der im Herbst zu gewärtigenden grossen Getreideverladungen (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 96) wurde Seitens der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Erklärung abgegeben, dass die Direction mit Bezug auf die Reihenfolge der Eisenbahn-Verfrachtungen die bisherige Praxis aufrecht zu erhalten wünscht (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1895). Die diesbezügliche Vorlage der Direction wurde nunmehr vom Handelsminister genehmigt, und so werden auch in diesem Jahre in erster Reihe die Sendungen nach Fiume, in zweiter Reihe die nach dem westlichen Auslande, sodann die für Oesterreich bestimmten Getreidesendungen und endlich der Inlandsverkehr abgewickelt werden. — Weiter hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Interesse der Abwicklung des je rascheren Getreideverkehres veranlasst, dass bei Aufnahme von Wagenladungen in gedeckten Waggons die im § 55, Punkt 2, enthaltenen Beschränkungen bis auf Weiteres in Kraft zu treten haben.

Südbahn-Gesellschaft. (Fahrplanänderung auf der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass seit 16. September die vordem zwischen Budapest und Siófok verkehrenden Personenzüge Nr. 211 und 212 (Abfahrt von Budapest 4 U. 50 M. Nm., Ankunft in Siófok 7 U. 52 M. Abds.; Abfahrt von Siófok 8 U. 42 M. Abds., Ankunft in Budapest 11 U. 25 M. Abds.); ferner der um 11 U. 50 M. Vm. von Budapest abgehende und um 3 U. 16 M. Nm. in Stuhlweissenburg eintreffende gemischte Zug Nr. 219 nicht mehr verkehren; dagegen wurde der gemischte Zug Nr. 217 zwischen Budapest—Stuhlweissenburg (Abfahrt von Budapest 5 U. 25 M. Nm., Ankunft in Stuhlweissenburg 7 U. 39 M. Abds.), sowie zwischen Budapest und Kelenföld der gemischte Zug Nr. 295 (Abfahrt von Budapest 4 U. 35 M. Nm.) wieder in Verkehr gesetzt. Der gemischte Zug Nr. 214 wird auch an auf Sonn- und Feiertage folgenden Tagen nicht von Siófok, sondern von Stuhlweissenburg nach Budapest verkehren.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Gerlebogk nach Wettin.) Der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Gerlebogk über Löbejün und Nauendorf nach Wettin bezüglich des preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

— (Einrichtung einer Güternebenstelle in Flinsburg i. Schl.) Am 15. Juni wurde in Flinsburg i. Schl. eine Güternebenstelle eingerichtet. Derselben liegt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern ob, die mit der Eisenbahn über Friedeberg a. Q. ein- oder ausgehen. Soweit betreffs der Abfuhr in Friedeberg a. Q. angekommener Eil- und Frachtstückgüter von den Empfängern nicht anderweitige Verfügung getroffen ist, werden diese dem Adressaten bahnämtlich zu den vertragsmässig vereinbarten Rollgebühren zugeführt. Ausgeschlossen von der Annahme sind folgende Güter:

a) die in Gemässheit des § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter;
b) Stückgüter im Einzelgewichte von mehr als 500 kg;
c) solche Stückgüter, welche sich zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen nicht eignen wegen ihrer Form und sonstigen Beschaffenheit;
d) lebende Thiere (zugelassen sind solche in Käfigen, Kisten, Körben etc. bei Aufgabe als Stückgut).

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 T. Gehalt ist am 20. Juli mit 12 Passagieren und 1238 Gewichtstonnen Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 33 Colli Spiritus, 5 Colli Glaswaaren, 2 Colli Häute, 2 Colli Kurzwaaren, 62 Colli Esswaaren, 3 Colli Cigarren, 3 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Speiseöl, 34 Colli Zucker, 262 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 50 Colli Mehl, 6 Colli Papier, 2 Colli Kurzwaaren; nach Bagdad 4 Colli Farben, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 24 Colli Seife, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Bassorah 50 Colli Zündhölzchen, 8 Colli Manufacturwaaren; nach Padang 55 Colli Mehl; nach Bushire 100 Colli Zündhölzchen; nach Suez 3 Colli Lampen, 22 Colli Esswaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 57 Colli Zucker, 20 Colli Bier, 1125 Colli Heu; nach Gedda 3 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Porzellan; nach Suakim 8 Colli Metallwaaren; nach Aden 100 Colli Zucker, 44 Colli chemische Producte, 43 Colli Glasperlen, 10 Colli Porzellanwaaren, 19 Colli Metallwaaren, 2120 Stück verschiedene Hölzer; nach Hodeidah 13 Colli Metallwaaren; nach Massaua 4 Colli Manufacturwaaren, 2 Wagen, 2 Colli Metallwaaren, 130 Colli Spiritus, 22 Colli Esswaaren, 100 Colli Bier, 155 Colli Zucker; nach Zanzibar 25 Colli Papier, 11 Colli Seife, 25 Colli Mehl; nach Chinde 25 Colli Glasperlen; nach Durvan 7 Colli Metallwaaren; nach Karachi 34 Colli Garne, 12 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 21 Colli Manufacturwaaren, 49 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 19 Colli Glasperlen, 9 Colli Knöpfe, 16 Colli Metallwaaren; nach Bombay 776 Colli Papier, 180 Colli Manufacturwaaren, 29 Colli Garne, 30 Colli Zündhölzchen, 66 Colli Metallwaaren, 14 Colli Knöpfe, 165 Colli Glaswaaren, 50 Colli Quecksilber, 14 Colli Mützen, 2 Colli Musikinstrumente, 191 Colli Farben, 89 Colli Kurzwaaren, 52 Colli Baumwollwaaren, 45 Colli Wein, 22 Colli Spielwaaren, 73 Colli Glasperlen, 174 Colli Lampen; nach Bassorah 26 Colli Metallwaaren, 5 Colli Mützen, 21 Colli Glaswaaren, 9 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Zündhölzchen, 50 Colli Papier, 14 Colli Glasperlen; nach Bagdad 19 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Glasperlen; nach Bushire 20 Colli Zündhölzchen; nach Colombo 2 Colli Kurzwaaren, 46 Colli Papier, 11.267 Stück Bretter, 21 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Garne, 2 Colli Möbel; nach Rangoon 44 Colli Baumwollwaaren, 53 Colli Metallwaaren, 22 Colli Seife, 22 Colli Garne, 8 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Papier, 7 Colli Glasperlen; nach Sidney 9 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Melbourne 40 Colli chemische Producte; nach Madras 83 Colli Papier, 22 Colli Wein, 7 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Garne, 4 Colli Glasperlen, 2 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 153 Colli Papier, 452 Collo Manufacturwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 61 Colli Glaswaaren, 30 Colli Mineralwässer, 57 Colli Lampen, 45 Colli Kurzwaaren, 158 Colli Baumwollwaaren, 12 Colli Knöpfe, 33 Colli Garne, 50 Colli Quecksilber, 68 Colli Metallwaaren, 528 Colli Maschinenöl, 2 Colli Uhren, 21 Colli Glasperlen; nach Singapore 265 Colli Papier, 41 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 95 Colli Bier, 4 Colli Manufacturwaaren, 34 Colli Wein, 2 Colli Knöpfe, 75 Colli Mehl, 98 Colli Metallwaaren, 2 Colli Kurzwaaren; nach Penang 81 Colli Papier, 12 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 124 Colli Erdwachs,, 355 Colli Mehl, 34 Colli Papier, 17 Colli Glasperlen, 28 Colli Manufacturwaaren; nach Batavia 10 Colli Erdwachs, 2 Colli Musikinstrumente, 18 Colli Papier, 45 Colli Mehl, 7 Colli Glaswaaren, 44 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 85 Colli Erdwachs, 39 Colli Papier, 55 Colli Mehl, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 10 Colli Erdwachs, 3 Colli Kurzwaaren; nach Palembang 7 Colli Manufacturwaaren; nach Menado 4 Colli Parfumeriewaaren; nach Macassar 80 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Baumwollwaaren; nach Amboyna 60 Colli Mehl; nach Hongkong 650 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Spielwaaren, 65 Colli Papier; nach Manila 95 Colli Papier, 6 Colli Glasperlen, 425 Colli Bier; nach Shanghai 20 Colli Kurzwaaren, 60 Colli Bier, 21 Colli Seife, 50 Colli Zündhölzchen, 5 Colli Wein, 1 Collo Musikinstrumente; nach Kobe 45 Colli Metallwaaren, 25 Colli Wein, 34 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Bier; nach Yokohama 1 Collo Tabak. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 814 446 fl. ö. W.

Wiener Donaucanal. (Einfahrt in denselben.) Laut einer Kundmachung vom 12. September wird in Abänderung der Punkte 1 und 8, sowie in Ergänzung der Kundmachung vom 3. August 1896, betreffend die Wiedereröffnung des Wiener Donaucanals in Nussdorf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90), und unter Bezug auf die Kundmachung vom 8. August 1896, betreffend die Einfahrt der Flösse in den Wiener Donaucanal (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93), Seitens der k. k. niederösterr. Statthalterei Nachfolgendes bestimmt:

Die Einfahrt der Flösse und kleinerer Ruderschiffe — welch erstere keine grössere Breite als 8 m und auf keiner Seite von dem Flosskörper vorstehende Zwingen, letztere keine grössere Breite als 7 m besitzen dürfen — ist von nun an nicht mehr schon von ½8 Uhr Früh an, sondern erst von 12 Uhr Mittags an, und zwar wie gegenwärtig bis 7 Uhr Abends, und wenn die Dämmerung früher eintritt, bis zum Beginne der Dämmerung unter den für die directe Einfahrt im Allgemeinen geltenden und den in der Kundmachung vom 3. August besonders festgesetzten Bedingungen gestattet, hingegen kann die Remorquirung beladener Ruderschiffe von der Canalmündung nach aufwärts, welche wie gegenwärtig bis zur Franzens-Brücke zu jeder Tageszeit erfolgen darf, oberhalb dieser Brücke von Tagesanbruch an nicht nur bis ½8 Uhr Früh, sondern bis 12 Uhr Mittags, und ausserdem wie gegenwärtig Abends nach Eintritt der Dämmerung stattfinden.

Den bereits im Wiener Donaucanal an Haft liegenden beladenen Schiffen und Flössen ist die Thalfahrt nur während der Zeit von 12 Uhr Mittags bis zum Eintritte der Dämmerung, leeren Ruderschiffen hingegen zu jeder Tageszeit gestattet, wobei ausdrücklich hervorgehoben wird, dass letztere nur einzeln, daher nicht an einander gekuppelt fahren dürfen.

Leere Ruderschiffe, welche mittelst Pferdezuges befördert werden, dürfen durch die Engstelle bei dem Schleusenbaue an der Einmündung des Wiener Donaucanals nur von Tagesanbruch bis 11 Uhr Vormittags durchgeführt werden.

Die Einfahrt von Weidzillen in den Wiener Donaucanal durch die Engstelle bei dem Schleusenbaue ist zu jeder Zeit gestattet, wenn durch diese Engstelle nicht ein Gegenzug durchfährt, in welchem Falle die Weidzillen ausserhalb der Engstelle zu landen und die Durchfahrt des Gegenzuges abzuwarten haben.

Diese Bestimmungen traten mit 18. September in Kraft.

Gleichzeitig wird darauf aufmerksam gemacht, dass sich möglicher Weise die Nothwendigkeit ergeben wird, die Einfahrt in den Wiener Donaucanal gegen Ende September vorübergehend gänzlich einzustellen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. September.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

18. Septbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Delfino", Capitän R. Babarovich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung

in Gravosa anf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovicb nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nacb Stagno grande.

19. Septbr., um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän G. Verona, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro. Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Metkovich. Ueberschiffung in Metkovicb auf die Dampfer der Gesellscbaft Ragnsa-Metkovicb nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo nnd anf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Hungaria", Capitän P. Berberovich, nach Lnssinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien).

22. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa anf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo nnd anf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio", Capitän F. Tosoni, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovicb auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

18. Septbr., Dampfer „Carlotta", Capitän G. Nicolich,
21. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Martinolich,
23. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Martinolich,
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 20. September, Dampfer „Graf Wnrmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.
Sonntag den 20. September, Dampfer „Carlotta" von Venedig nacb Triest und retour. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früb, von Triest um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. Septbr., um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Finme), Dampfer „Achille", Capitän A. Privileggio, mit Berührung von Fiume, Corfn, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

20. „ nm 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Hungaria", Capitän P. Berberovicb, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfn, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffnng in Corfn nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa nnd Salaghora.

23. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührnng von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca nnd Rhodus.

24. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa), Dampfer „Poseidon", Capitän R. Mayer, mit Berührnng von Brindisi, Santi Quaranta, Corfn, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberscbiffnng in Corfu nacb Albanien, in Piräns nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Bnrgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän G. de Grisogono, mit Berührung von Fiume, Port Said, Snez. Aden, Kurracbee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcntta wird in Colombo anf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 2·4 km lange Strecke Remscheid—Remscheid-Bliedinghausen der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, welche am 1. Juli für den Güterverkehr eröffnet wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 39a (kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz), Nr. 42a (kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster i. W.), Nr. 42b (kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen) und Nr. 95 (Warschau-Wiener Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag IX.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 95 der Warschau-Wiener Eisenbahn wird das im Jänner ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen:
Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg),
Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen und Niederländische Centraleisenbahn) und
Nachtrag III zum Kilometerzeiger Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen, Nachtrag), sowie
Nachtrag XIII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".
Neu sind herausgegeben worden der Kilometerzeiger Nr. 23 (Mecklenburg-Friedrich Wilhelm-Eisenbahn) und — unter Aufhebung der im October 1894, bezw. November 1893 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den dazu gehörigen I. Nachträgen — die Kilometerzeiger Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) und Nr. 111a (Norwegische Eisenbahnen).

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. September d. J. dem Inspector und Verkehrschef der priv. Südbahn-Gesellschaft Emil Casper in Innsbruck taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes und dem Stationsaufseher der Oesterr. Staatsbahnen Anton Kündiger in Wien das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Handausgabe
der
österreichischen Gesetze und Verordnungen.

I. Nachtrag zum Hefte 107
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82),
betreffend die
Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.
Preis 4 kr. ö. W.

I. Nachtrag zum Hefte 108
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114,
betreffend die
Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.
Preis 4 kr. ö. W.

Wien 1896.
Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Tarif für den Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito, giltig vom 1. November 1895.

Aufnahme der Stationen Hochfeld B.M. und Hochfeld Rh. in den Artikeltarif Nr. 1.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 werden die Stationen Hochfeld B.M. und Hochfeld Rh. in den Artikeltarif Nr. 1 des obbezeichneten Güterverkehres mit folgenden Frachtsätzen einbezogen, und zwar:

Kilometer	Nach Zimony (Semlin) trs. von	A. Eisen und Stahl			B. Eisen- und Stahlwaaren			Landwirthschaftliche Maschinen		
		a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
		in Mengen			in Mengen			in Mengen		
		unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000	unter 5000	von 5000	von 10.000
		Kilogramm								
		für 100 Kilogramm in Franken Gold								
1647	Hochfeld B.M.	7·18	6·09	4·18	7·59	6·45	4·90	7·79	6·60	4·90
1647	Hochfeld Rh.	7·18	6·09	4·18	7·59	6·45	4·90	7·79	6·60	4·90

Wien, am 16. September 1896. [688]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits via Oesterreich-Ungarn.

Einbeziehung der Station Liebenwerda.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 wird die Station Liebenwerda des Directionsbezirkes Halle in den vom 1. November 1893 giltigen Tarif für den obverzeichneten directen Verkehr mit folgenden Schnittfrachtsätzen etc. einbezogen, und zwar:

Schnitttariftabelle, Abtheilung A.

Eilgut			Frachtgut		
gewöhnliches	ermässigtes in Einzelsendungen	ermässigtes bei Aufgabe von 5000 kg	sperriges	Stückgutclasse I	Stückgutclasse II
für 100 Kilogramm in Franken Gold					
21·74	14·96	13·64	17·71	9·92	8·43

Die Frachtsätze der Schnitttariftabelle B sind aus dem III. Nachtrage zu dem vorbezeichneten Tarife zu entnehmen.

Auf Seite 25 dieses Tarifnachtrages ist die Station Liebenwerda mit der Entfernung von 1201 km nebst einer Zuschlagsfrist von einem halben, bezw. einem Tag einzuschalten.

Wien, am 16. September 1896. [689]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Gütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892.

Der Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892 sammt allen Nachträgen, sowie die hiezu im Instructionswege eingeführten Frachtsätze, deren Aufhebung mit 31. Juli 1896, bezw. 1. October 1896 in den Verordnungs-Blättern für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 67 vom 16. Juni 1896 und Nr. 84 vom 28. Juli 1896 verlautbart wurde, bleiben noch bis 30. November 1896 in Wirksamkeit.

Wien, am 20. September 1896. [690]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Behebung der Verkehrsstörung in der Station Brüx.

Unter Bezugnahme auf unsere Kundmachung vom 10. September 1896 bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass der Gesammtverkehr in der Strecke Brüx—Triebschitz am 18. September 1896 mit den Zügen Nr. 5 und 6 wieder aufgenommen wurde.

Nur in jenen Güterverkehrsrelationen, in denen die Hilfsroute nach den Verkehrsleitungsvorschriften mittransportberechtigt ist, wird die Hilfsroute bis einschliesslich Donnerstag den 24. September angewendet.

Teplitz, am 19. September 1896. [691]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr, Theil II, Heft 2.

(Verkehr mit V. S. B. vom 1. August 1895.)

Frachtsätze für rohe Schieferplatten.

Am 19. August 1896 sind für rohe Schieferplatten in Ladungen von 10.000 kg ab Ragaz nach diversen bayerischen Stationen folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten:

	Centimes per 100 kg
Ragaz-Hof	173
„ -Kronach	162
„ -Lehesten	172
„ -Ludwigsstadt	169
„ -Marxgrün-Steben . . .	179
„ -Probstzella	172
„ -Stockheim	163

Wien, am 18. September 1896. [692]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Winterfahrplan.

Am 1. October 1896 wird die Winterfahrordnung mit folgenden wesentlichen Aenderungen gegen die jetzt bestehende Fahrordnung eingeführt:

Der Schnellzug Nr. 1, Abfahrt von Wien um 12 Uhr 45 Min. Nachmittags nach Krakau, wird in Hullein einen Aufenthalt von einer Minute nehmen und via Hullein neue Verbindungen nach Bielitz, Kremsier und Zborowitz herstellen.

Demzufolge werden auf der Linie Kojetein—Bielitz und den anschliessenden Localbahnen folgende Zugsänderungen eintreten:

Der Personenzug Nr. 2213 wird, wegen Herstellung eines Anschlusses in Hullein an den Schnellzug Nr. 1 von Wien, von Hullein statt um 3 Uhr 19 Min. erst um 3 Uhr 46 Min. Nachmittags nach Bielitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 2234 wird von Hullein statt um 3 Uhr 20 Min. erst um 3 Uhr 47 Min. Nachmittags nach Kremsier abgehen und den Anschluss an den später gelegten gemischten Zug Nr. 2513 von Kremsier nach Zborowitz beibehalten.

Der Personenzug Nr. 2214 wird von Teschen statt um 8 Uhr 10 Min. schon um 8 Uhr 5 Min. Früh nach Kojetein abgehen.

Der Personenzug Nr. 2217 wird von Kremsier statt um 4 Uhr 35 Min. schon um 4 U. 30 Min. Früh nach Bielitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 2218 wird von Friedek-M. statt um 5 U. 52 Min. erst um 6 Uhr 3 Min. Abends abgehen und in Kremsier erst um 10 Uhr 13 Min. Nachts ankommen.

In Hullein wird der bestehende Anschluss an den Personenzug Nr. 29 nach Prerau, bezw. Olmütz aufgelassen.

Der Personenzug Nr. 2220 wird von Bielitz statt um 8 Uhr 4 Min. erst um 8 Uhr 13 Min. Abends abgehen und in Friedek-M. erst um 10 Uhr 49 Min. Nachts ankommen.

In Teschen wird der Anschluss an Zug Nr. 11 der Kaschau-Oderberger Bahn nach Liptó-Szt.-Miklós aufgehoben.

Der Personenzug Nr. 2230 wird von Bistritz a. H. statt um 4 U. 46 Min. schon um 4 Uhr 41 Min. Früh nach Kojetein abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2413 wird von Krasna erst um 5 Uhr 56 Min. Nachmittags, der gemischte Zug Nr. 2419 erst um 8 Uhr 16 Min Abends nach Rožnau und der gemischte Zug Nr. 2418 von Rožnau erst um 7 Uhr Abends nach Krasna abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2513 wird von Kremsier erst um 4 Uhr 10 Min. Nachmittags nach Zborowitz und der gemischte Zug Nr. 2532 von Zborowitz erst um 5 Uhr 40 Min. Nachmittags nach Kremsier abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2603 wird von Wsetin erst um 6 Uhr 54 Min. Abends nach Mähr.-Weisskirchen und der gemischte Zug Nr. 2613 erst um 4 Uhr 10 Min. Nachmittags nach Krasna abgehen, ferner wird von Krasna der gemischte Zug Nr. 2622 erst um 5 Uhr 37 Min. Nachmittags und der gemischte Zug Nr. 2632 erst um 8 Uhr 14 Min. Abends nach Wsetin abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2713 wird von Golleschau erst um 9 Uhr 25 Min. Nachts nach Ustron, der gegemischte Zug Nr. 2720 von Ustron erst um 8 Uhr 45 Min. Abends und der gemischte Zug Nr. 2732 von Ustron statt um 10 Uhr schon um 9 Uhr 55 Min. Vormittags nach Golleschau abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2813 wird von Hotzendorf erst um 7 Uhr 50 Min. Abends, der gemischte Zug Nr. 2817 statt um 7 Uhr 20 Min. schon um 7 Uhr 15 Min. Früh von Hotzendorf nach Neutitschein und der gemischte Zug Nr. 2818 von Neutitschein erst um 5 Uhr Nachmittags nach Hotzendorf abgehen.

Die für die Sommersaison eingeführten Personenzüge Nr. 2227, Abfahrt von Kremsier um 11 Uhr 10 Min. Nachts nach Hullein, mit Anschluss an die Züge Nr. 18 nach Wien und Nr. 17 und 3 nach Krakau, und Nr. 2228, Abfahrt von Hullein um 12 Uhr 50 Min. Nachts nach Kremsier, mit Anschluss an die Züge Nr. 17 und 3 von Wien und Nr. 18 von Krakau, werden versuchsweise auch während der Wintersaison 1896/97 verkehren.

Der Personenzug Nr. 1524 wird von Granica statt um 12 Uhr 18 Min. erst um 12 Uhr 50 Min. Nachmittags nach Szczakowa abgeben.

Die für die Sommersaison eingeführten gemischten Züge Nr. 1625, Abfahrt von Krakau um 4 Uhr 40 Min. Früh nach Podgórze-Bonarka, Nr. 3733, Abfahrt von Branowitz um 8 Uhr 12 Min. Abends nach Pohrlitz, und Nr. 3734, Abfahrt von Pohrlitz um 7 Uhr 20 Min. Abends nach Branowitz, werden ab 1. October 1896 ausfallen.

Alles Nähere ist aus dem affichirten neuen Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, giltig ab 1. October 1896, zu entnehmen.

Wien, am 18. September 1896. [693]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionszulassung von Raffinadezucker in den Lagerhäusern in Bubna (St. E. G.) und Prag (Bubna [B. E. B.]).

Vom 1. October 1896 angefangen bis auf Widerruf wird für Raffinadezucker bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Reexpedition aus den Lagerhäusern in Bubna (St.E.G.) und Prag (Bubna [B.E.B.]) unter Einhaltung der ab

1. Mai 1896 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, sowie der nachfolgenden weiteren Bestimmungen gestattet:

1. Die betreffenden Sendungen müssen von den nachbenannten Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den folgenden Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Reexpedition gelangen:

von	nach
Adlerkosteletz Doudleb Neubidschow Rossitz	Rakonitz (B.E.B.)
Časlau Kuttenberg (Stadtbahnhof L.B.) Sedletz-Kuttenberg Slatinan Wrdy-Bučic Žleb	Altkladno (inclusive) bis Eger (exclusive) und bis Franzensbad (exclusive)
Peček	Kladno (inclusive) bis inclusive Eger und Franzensbad

2. Die Reexpeditionsfrist beträgt zwölf Monate, vom Tage des Einlangens der Sendung in der Einlagerungsstation an gerechnet.

3. Die Anwendung des directen Frachtsatzes von der ursprünglichen Aufgabe- bis zur neuen Bestimmungsstation findet sofort bei der Reexpedition im Kartirungswege statt.

4. Für diese Frachtberechnung ist jener Tarif massgebend, welcher zur Zeit der Weiterbeförderung von der Einlagerungsstation in Kraft steht.

5. Nebengebühren gelangen besonders zur Einhebung.

Wien, im September 1896. [694]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Mailand Porta Romana in den Tarif vom 1. October 1887.

Mit 1. October 1896 wird die Station Mailand Porta Romana in den Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr als Verbandstation einbezogen.

Die Station Mailand Porta Romana gehört hinsichtlich der Instradirung in dem eben bezeichneten Verkehr unter die Stationen der italienischen Gruppe VII.

Die für die Frachtberechnung massgebenden Entfernungen nach und von Mailand Porta Romana von und nach den österreichisch-italienischen Uebergangsstationen betragen für:

Peri transit	199 km
Pontebba transit	453 „
Cormons transit	403 „

Die Station Mailand Porta Romana ist nur für die Auf- und Abgabe von Waaren in Wagenladungen eingerichtet, und zwar:

a) von Waaren im Allgemeinen als Eilgut oder als Frachtgut, welche von den an der mehrgenannten Station gelegenen Etablissements (Gas-Gesellschaft [Union des Gaz], Miani und Silvestri, Mailänder Stahlwerk [fonderia Milanese d'acciaio] und Angelini) zur Aufgabe gebracht werden oder an diese Etablissements adressirt sind,

b) von Waaren als Frachtgut, welche in die allgemeinen Classen 6, 7 und 8, bezw. in die Specialtarif-Classen 24, 26, 41, 43, 46, 48—52 und 55—67 der italienischen Waarenclassification eingereiht sind, und die ohne Beschränkung auf bestimmte Versender oder Empfänger in Mailand Porta Romana zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen können.

Wien, am 17. September 1896. [695]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steiermärkische Landesbahnen.

II. Nachtrag zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der Schmalspurlinien (Auflage 1894).

Mit Giltigkeit vom 15. October 1896 gelangt zu den obgenannten Sonderbestimmungen und Tarifen ein II. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält geänderte Bestimmungen für den Transport von Personen, sowie auch für den Transport von Gütern.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betreffenden Betriebsleitungen und bei den betriebführenden Verwaltungen zum Preise von 1 kr. ö. W. bezogen werde.

Wien, am 19. September 1896. [696]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens des steiermärkischen Landesausschusses.

Elbe-Umschlagsverkehr West-Oesterreich—Riesa-Elbquai.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. November 1896 gelangt ein neuer Tarif für den oben genannten Verkehr zur Einführung, welcher ausser Ermässigungen auch Erhöhungen der gegenwärtig giltigen Frachtsätze enthalten wird und durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I bis IV aufgehoben, bezw. ersetzt wird.

Der neue Tarif wird demnächst bei den betheiligten Verwaltungen zum Kostenpreise bezogen werden können.

Prag, am 16. September 1896. [697]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Ausserkraftsetzung von Tarifvorschriften, Entfernungen etc.) Mit der Einführung eines neuen Tarifes für den Güterverkehr zwischen Alexandrowo loco und trans. einerseits und deutschen Stationen andererseits gelangten mit Wirksamkeit vom 1. September die im Ostpreussisch-Bayerischen Gütertarif enthaltenen Tarifvorschriften, Entfernungen, Frachtsätze und Ausnahmetarife für Alexandrowo loco und trans. zur Aufhebung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1459	Eisenbahn Wien-Aspang		Gerste und sonstiges Getreide, Malz und Malzkeime	Traiskirchen	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat und vice versa	Gesammtverfrachtung von mindestens 1100 Tonnen während der Giltigkeitsdauer Getreide, Malz und Malzkeime und Kohle in allen Relationen zwischen Traiskirchen, Wien E.W.A., Klein-Schwechat, Solenau, Wr.-Neustadt	Bis Ende December 1896	Localtarif	9·0	7·5 inclus. Anf- und Ablegegebühr	1·5	Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, der Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern und der Waagzettel. Die Liquidirung der Refactien erfolgt nach Ablauf der Verfrachtungsperiode	
									Kreuzer ö. W.					
			Waaggeld	Traiskirchen		Verfrachtung von mindestens 300 Tonnen während der Giltigkeitsdauer bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Abwaage von mindestens 50 Wagenladungen a) Magazinswaage b) Geleisebrückenwaage			a) 1·0 pro 100 kg b) 60 pro Wagen	a) 0·6 b) 40	a) 0·4 b) 20			
1460	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Quadersteine und Steinplatten einfach, glatt behauen	Gmünd und Pürbach-Schrems	Wien-Hauptzollamt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	38	33	5	Im Kartirungswege		
			aus der Pos. 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gmünd					44	38	6			
				Pürbach-Schrems					43	38	5			
1461	Südbahn-Gesellschaft		Gasöl, Blau- und Grünöl	a) Triest S.B. b) Fiume	Cormons Graz Hrastnigg Marburg Monfalcone Sagrado Wr.-Neustadt	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für Güter der Classe B	Vom 1. October 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	a) 60 b) 137 a) 247 b) 247 a) 155 b) 155 a) 215 b) 215 a) 36 b) 116 a) 44 b) 124 a) 321 b) 321	a) 47 b) 84 a) 156 b) 156 a) 95 b) 95 a) 131 b) 131 a) 31 b) 74 a) 38 b) 77 a) 218 b) 218	a) 13 b) 53 a) 91 b) 91 a) 60 b) 60 a) 84 b) 84 a) 5 b) 42 a) 6 b) 47 a) 103 b) 103	Im Kartirungswege		
									Heller inclusive Manipulations-Gebühr, bezw. ungar. Transportsteuer					
1462	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen												

Elbe-Umschlagsverkehr West-Oesterreich—Riesa-Elbquai.

Die in dem mit 1. November 1896 zur Einführung gelangenden neuen Tarife, Theil II, für den oben genannten Güterverkehr enthaltenen, im Rückvergütungswege anzuwendenden Ausnahmetarife gelten vom 1. November 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896. Die Vorlage der in den Controlbestimmungen bedungenen Documente hat spätestens bis Ende April 1897 zu erfolgen.

Die in dem am 1. November 1896 zur Aufhebung gelangenden Tarife, Theil II, für den Elbe-Umschlagsverkehr West-Oesterreich—Riesa-Elbquai, vom 1. Juni 1893 nebst Nachträgen enthaltenen, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 28. November 1895, Nr. 138, unter fortl. Nr. 2033, kundgemachten, im Rückvergütungswege anzuwendenden Ausnahmetarife treten somit am 1. November 1896 ausser Kraft.

Fortlaufende Nummer	1463	1464	1465
	Buschtěhrader Eisenbahn	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**
Die Publication erfolgt von der Nr.	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Thon, roh, wenn unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen, als Frachtgut	Braunkohle	Kalk, gebrannter, der Pos. K—2
			Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos. Z—1
			der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	via Saaz	Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.	K n i n
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Michelob	Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.	allen Stationen der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen
	Ober-Bris	Schönpriesen, für die Actiengesellschaft der Schönpriesener Zuckerraffinerie	Spalato / Sebenico
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	**Auflieferung von 60.000 Tonnen.*)** / **Auflieferung von 40.000 Tonnen.*)** Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
	Vom 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Bis Ende September 1897	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896
Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Directer Tarif für den inländischen Braunkohlen-Verkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	**Localtarif**
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	19·9 kr. ö. W.	11·8 / 13·2 / 12·8 / 13·1 / 11·8 / 13·7 / 13·5 / 11·8 / 12·6 Kreuzer ö. W.	Ansnahmetarif I: 18 kr. / 14 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	18·0 kr. ö. W.	11·4 / 13·3 / 11·4 / 12·2 / 11·4 / 13·9 / 12·4 / 12·7 / 12·4 / 13·2 / 11·4 / 12·9 / 11·4 / 12·2	Ansnahmetarif II: 13·5 kr. / 10 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1·9 kr. ö. W.	0·4 / 0·4 / 0·4 / 0·4 / 0·4 / 0·8 / 0·8 / 0·8 / 0·4 / 0·8 / 0·4 / 0·8 / 0·4 / 0·4	Verschieden: 4·5 kr. / 4 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Namen der Schönpriesener Zuckerraffinerie als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	
Besondere Bemerkungen		*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet	Diese ermässigten Frachtsätze gelangen während ihres Bestandes unter denselben Bedingungen auch für gleichartige Sendungen von Knin nach den Sebenico und Spalato vorgelegenen Bestimmungsstationen insolange zur Anwendung, als der Ansnahmetarif II nicht schon einen billigeren Frachtsatz ergibt

Fortlaufende Nummer	1	1466	1467	1468
Die Publication erfolgt	2	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen und im der	3	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Zurückgehende leere Bierfässer	Eisenbahnschwellen der Pos. H-20, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Steinkohlentheer in Fässern
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Stuttgart (Hauptbahnhof), Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Allen im Hefte I des Localgütertarifes der Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Abschnitt A, aufgeführten Stationen	Triest (S.B.) und Fiume
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Mährisch-Neustadt, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bilin	Wien-Matzleinsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Abtheilung I gilt bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg Bier für den Wagen und Frachtbrief; Abtheilung II gilt bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg Bier für den Wagen und Frachtbrief; Abtheilung III gilt bei Aufgabe von zurückgehenden leeren Bierfässern in jedem Gewichte, mindestens muss jedoch die Fracht für ein Gewicht von 20 kg bezahlt werden; Abtheilung IV gilt bei Verladung von zurückgehenden leeren Bierfässern in zurückgehenden Bierspecialwagen, mindestens jedoch muss die Fracht für ein Gewicht von 1000 kg für den Wagen und Frachtbrief bezahlt werden	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	Vom 1. October 1896 bis zur Durchführung auf dem Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 26. September 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Vom 1. October 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Theil II, Heft 7 (Ausnahmetarif Nr. 37) vom 1. October 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht keiner	Ausnahmetarif I	173 Heller incl. Mgb. und event. ungar. Transportsteuer
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Abtheilung III: 4·34 Mark Abtheilung IV: 2·21 Mark	50% Nachlass von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I unter Wahrung des Minimalfrachtsatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	152 Heller incl. Mgb und event. ungar. Transportsteuer
		Abtheilung I: 5·28 Mark Abtheilung II: 4·98 Mark		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		Verschieden	21 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Wittmannsdorf** der Bahnlinie St Pölten—Leobersdorf gelangt im heurigen Jahre eine Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, des Frachtenmagazines und der Verladerampe, sowie die Herstellung eines Stationsbrunnens etc. zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 38.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau- und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 28. September 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, IX., Althanplatz Nr. 3, zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen und dass sich des Weiteren das k. k. Bahnärar das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von
circa 146.000 Stück eichenen Hauptbahn-Querschwellen,
„ 66.000 „ „ Secundärbahn-Querschwellen,
„ 2.251·6 m³ Weichenschwellen diverser Dimensionen aus Eichen- oder Pitch-pine-Holz und
„ 5.000 Stück Kiefer-Secundärbahn-Querschwellen
für die Zeit vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897 im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat gemäss der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und specielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Abtheilung für Materialwesen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Wien, Hintere Südbahnstrasse 1, an Wochentagen zwischen 10 und 12 Uhr Vormittags eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben, beziehungsweise bezogen werden können.

Die Preise sind stets franco einer Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, in Waggons verladen, inclusive aller Spesen zu stellen.

Das mit einer 50 Kreuzer-Stempelmarke verschene und in allen seinen Theilen vollständig ausgefüllte Offertformulare ist in dem hiezu bestimmten Couvert versiegelt längstens bis zum **2. October 1896,** 12 Uhr Mittags, dem Einreichungsprotokoll der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz 3, zuzustellen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis zum 13. November 1896 im Worte zu bleiben.

Die Direction behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Theillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

Wien-Simmering und Offenbach a/M.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Alexandrinenstrasse Nr. 23.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (516)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien I., Wallfischgasse Nr. 15.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte **Altmaterialien** im Wege einer öffentlichen Concurrenz **zu verkaufen**, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	15.000
Altes Plattenblech über 4 mm Stärke, auch Kesselbleche	10.000
Alter Eisendraht und Drahtgewebe	300
Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken (Herzstücke 12.000 kg, Bremsklötze und diverse 30.000 kg)	42.000
Pauscheisen, unverbrannt, darunter 10.000 kg Siederohre über 4 m lang	30 000
Zerreneisen	20.000
Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	2.853
Schmiedeiserne und Stahldrehspäne, im Freien gelagert	50 000
Alter Stahl in grösseren Stücken (Achsen)	5.000
Alter Blattfederstahl in kleinen Stücken	1.800
Alter Volutfederstahl in kleinen Stücken	2.000
Alte Stahltyres mit Nieten	30.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	2.800
Plattenkupfer (Feuerbox)	8·039
Galvanisches Kupfer von Telegraphen-Batterien	90
Gewöhnliches Bruchmessing	207
Altes Packfong	45
Kupferspäne	2.000
Metallspäne von Rothguss	1.800
Altes Bruchzink (Zinkblech und Zinkblechabfälle)	230
Telegraphenzink	800
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	600
„ ohne Einlage	360
Baumwollwaarenabfälle	76
Hanfwaarenabfälle (Schläuche)	20
Bruchglas	6.000
Maculaturpapier, unsortirt circa	1.000
Kuhhaare, alte	35
Rosshaare, alte	9
Cocos-Laufteppiche	150
Oelfässer Stück	150
Packfässer „	150
Alte Tuchdienstkleider (worunter 292 kg Tuch-, 216 kg Pelz- und 308 kg Lodenkleider)	816

Die dieshezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen bis zum **30. September l. J.**, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau einzureichen.

Um 1 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der Casse der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagecourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen. Die erstandenen Altmaterialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Casse baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Glessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien:

Carl Habenicht, Wien, I., Nibelungengasse 1.

Telephon Nr. 2796. (526)

Die Erste Wiener Petroleum-Raffinerie und Fettwaaren-Fabrik

von **Gust. Wagenmann in Wien,** VI. Bez., Magdalenenstrasse 16

empfiehlt in bekannter bester Qualität folgende Specialitäten für Eisenbahnen:

Eisenbahnwaggons-Achsenöl, sehr fett, gut capillirend, für	Sommerverbrauch	fl.	8·50
„ „ „ „ „ „	Winterverbrauch	fl.	9·—
Locomotivenöl, „ „ „ „ „	Sommerverbrauch	fl.	10·50
„ „ „ „ „	Winterverbrauch	fl.	11·—
Eisenbahnwaggons-Schmiere „	Sommerverbrauch	fl.	24·—
„ „ „	Winterverbrauch	fl.	23·—
Cylinderöl		fl.	22·—
Cylinderschmiere		fl.	23·—
Conservirungsschmiere (Verhaufungspasta)		fl.	25·—
Spurfett in Stangen oder Platten		fl.	52·—

(525)

Petroleum, gefahrloses, Kaiseröl, Gasöl, Ligroine, Wiener Stearinkerzen, Austriakerzen, Paraffinkerzen zu billigsten Tagespreisen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 109. Wien, 24. September 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Commission. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Südbahn-Station Laibach zu den Vororten Unter-Šiška, Waitsch und Hühnerdorf führende, mit Dampf, elektrischer oder animalischer Kraft zu betreibende Kleinbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Krainischen Baugesellschaft in Laibach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Südbahn-Station Laibach zu den Vororten Unter-Šiška, Waitsch und Hühnerdorf führende, mit Dampf, elektrischer oder animalischer Kraft zu betreibende Kleinbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. Juli 1896. Z. 6567/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn vom Andreasschachte zu Wittuna bis zur Station Stankau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und zur Spiegelfabrik in Stankau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Andreas Ziegler's Sohn, Fabriks- und Bergwerksbesitzer in Stankau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn vom Andreasschachte zu Wittuna bis zur Station Stankau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und zur Spiegelfabrik in Stankau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 14. August 1896. Z. 557/IV.

Europäische Donau-Commission.

Herbstsession 1895.

Die Herbstsession 1895 der Europäischen Donau-Commission wurde in der Zeit vom 30. October bis zum 20. November 1895 unter dem Vorsitze des englischen Delegirten in Gegenwart sämmtlicher Commissionsmitglieder abgehalten.

Als ersten Verhandlungsgegenstand zog die Commission eine Abänderung des letzten Absatzes des § 32 des Schiffahrts- und Polizeireglements in Berathung, welcher von dem Zusammentreffen berg- und thalfahrender Schiffe in solchen Stromengen handelt, die ein Aneinandervorbeifahren der sich begegnenden Schiffe nicht gestatten.

Bisher war zwar als allgemeine Regel für solche Fälle vorgeschrieben, dass das bergfahrende Schiff so lange unterhalb der Stromenge anzuhalten habe, bis das thalfahrende dieselbe durchfahren hat, gleichzeitig aber eine Ausnahme für den Fall vorgesehen, als das bergfahrende Schiff bereits in die Stromenge eingefahren sei, in welchem Falle das thalfahrende Schiff so lange zu warten hatte, bis das bergfahrende passirt hatte und die Bahn wieder frei war. Die Erfahrung ergab, dass letztere

Ausnahme von der allgemeinen Regel vielfache Complicationen herbeiführte und insbesondere fahrlässigen oder mindererfahrenen Schiffsführern als Entschuldigung bei Unfällen diente. Nach Feststellung der Thatsache, dass bei der gegenwärtigen Beschaffenheit des Strombettes ein bergfahrendes Schiff unter allen Umständen ein thalfahrendes auf eine solche Entfernung wahrnehmen kann, um rechtzeitig anzuhalten, beschloss daher die Commission auf Antrag ihres Executivcomité mit Stimmeneinheit, diese Ausnahme ab 1. Jänner 1896 aufzuheben und die allgemeine Regel von dem Vorfahrrechte des thalfahrenden Schiffes fortan ohne jede Einschränkung aufrecht zu erhalten. Gleichzeitig wurde der Schiffahrts-Inspector beauftragt, den Lootsen mittelst Specialcirculars in so genauer Weise als nur immer möglich die Flussstellen, auf deren Passirung die erwähnte Ausweichregel Anwendung zu finden hat, zu bezeichnen.

Eine Aenderung erfuhr ferners Abs. 1 des Art. 34 des Schiffahrts- und Polizeireglements, um jeden Zweifel über die Anwendbarkeit der darin enthaltenen Ausweichregel für einander entgegenfahrende Dampfer und Segelschiffe auszuschliessen, sowie Art. 136 dieses Reglements, letzterer durch einen Zusatz, welcher die Suspendirung der Lootsen in gewissen Uebertretungsfällen regelt.

Die in Angelegenheit der Reorganisation des Lootsendienstes gefassten Beschlüsse auf Auflassung der Stelle eines Chef-Flusslootsen und Uebertragung der Obliegenheiten desselben an den Gehilfen des Schiffahrts-Inspectors, auf Auflassung der Stelle eines Souschef-Flusslootsen in Sulina und auf Vermehrung der Stellen der Flusslootsenagenten auf vier bedingten ferners eine Aenderung der §§ 84 und 85 des Reglements, welche ebenfalls in der Herbstsession durchgeführt wurde.

Gelegentlich der üblichen Besichtigung der Bauten und der Inspicirung der verschiedenen Dienststellen in Sulina nahm die Commission den Jahresbericht des Ingénieur résidant über den Zustand des Flussbettes und der Mündung entgegen. Laut desselben hat die vorjährige Hochwasserwelle sogar jene des Jahres 1889 überholt, und wurde das Delta zufolge des Austretens des Flusses überschwemmt. Den Höhepunkt erreichte die Welle am 19. Mai zu Tultscha mit 11′ 10″ über Null; den niedersten Stand wies der 14. October mit der Erreichung des Nullpunktes auf. Die Tiefe der Einfahrt in der Mündung, welche seit September 1879 ununterbrochen $20^1/_2$′ betrug, wurde dank der Baggerungen im Jänner 1895 auf 22′, im August auf 23′ und am 11. September auf 24′ gebracht und in letzterem Ausmasse erhalten. An den in vorzüglichem Zustande befindlichen Mündungsdämmen waren nur geringfügige Erhaltungsarbeiten vorzunehmen. Die nutzbare Tiefe des Sulinaarmes schwankte zwischen 19′ 3″ im März und 16′ 9″ im September, hat sonach trotz der Niederwasser zugenommen. An Erhaltungsarbeiten im Flussbette waren ebenfalls nur wenige auszuführen, indem sowohl die Sporen als die Uferverkleidungen und sonstigen Bauten ebenfalls sich in sehr gutem Zustande befinden. Die Baggerungen in dem geplanten Durchstiche vom 31. zum 37. Meilensteine wurden, vom Hochwasser begünstigt, fortgesetzt und von Beginn des Jahres bis zum 24. October 1,352.196 m^3 ausgehoben. Im Flusse wurde gebaggert bei Masurale, Kalo-Ayros, Monodendri, Zeglina und im Durchstiche zwischen dem 8. und 18. Meilensteine. Der Hufschlag wurde wie alljährlich gereinigt und dessen vom Hochwasser beschädigte Stellen ausgebessert. Die im Vorjahre zur Verbesserung der Tiefe an der Einfahrt begonnenen Paralleldämme erfüllen, obwohl noch nicht auf die geplante Länge gebracht, ihre Aufgabe so gut, dass einstweilen von deren vollständigem Ausbaue abgesehen werden kann.

Die Finanzlage der Commission gestaltete sich, obwohl noch immer befriedigend, nicht so glänzend als in den Vorjahren. An Schiffahrtsgebühren gingen vom 1. Jänner bis 31. October 1895 1,668.600·54 Frcs., gegenüber 1,885 869·88 Frcs. in der gleichen Periode des Vorjahres und 2,327.864 39 Frcs. in der gleichen Periode des Jahres 1893, ein.

Die Gesammteinnahmen betrugen 2,140.702·52 (1894 3,990.696·03) Frcs., darunter Schiffahrtsgebühren 1,668.600·54 Frcs., Flusslootsen-, Aich- und Spitalsgebühren 4320 Frcs., Interessen, Zinseneingänge, Wechsel- und Münzgewinn 41.808·05 Frcs., Vortrag aus dem Vorjahre 425.973·93 (1894 1,975.578·78) Frcs. Dem stehen an Ausgaben gegenüber 1,589.580·30 (1894 3,387.681·08) Frcs., so dass sich ein Ueberschuss von 612.082·73 (1894 603.014·95) Frcs. ergibt. Dieser Ueberschuss ist folgendermassen placirt: 11.137·13 Frcs. provisorisch in Werthpapieren, 182.760·47 Frcs. bei verschiedenen Banquiers, 152.844·50 Frcs. in der Cassa zu Sulina, 265.340·63 Frcs. in der Cassa in Galatz.

Der Voranschlag für das Jahr 1896 wurde mit 2,631.000 Frcs. in den Einnahmen und 2,459.633 Frcs. in den Ausgaben festgestellt, lässt somit einen Ueberschuss von 171.367 Frcs. erwarten.

Bei den Einnahmen wurden veranschlagt die Schiffahrtstaxen mit 1,988.000 Frcs., die Lootsen-, Spitals- und Aichtaxen mit 8000 Frcs., die Activzinsen und Interessen mit 35.000 Frcs., der Vortrag aus dem Vorjahre mit 600.000 Frcs.

Für die Ausgaben wurden eingestellt, und zwar: die eigentlichen Verwaltungskosten mit 887.897 Francs, darunter die Auslagen der Centralleitung mit 129.400 Frcs., die Schiffahrts-Inspection mit 375.904 Francs, das Hafencapitanat in Sulina mit 82.780 Frcs., der Seeleuchtendienst mit 50.999 Frcs., der Lootsendienst an der Mündung mit 156.460 Frcs., die Schiffahrtscasse mit 39.720 Frcs. und das Marinespital mit 52.634 Frcs.; das Erforderniss für den laufenden technischen Dienst und die Erhaltungsarbeiten mit 558.153 Frcs., und zwar: für die persönlichen Bezüge und sonstigen Auslagen der Bauleitung 99.522 Frcs., für Terrainaufnahmen 11.250 Frcs., für die Erhaltung der Schiffbarkeit 381.000 Frcs., für die Beleuchtung der Quais in Sulina 4930 Frcs., für die Instandhaltung der Bojen und Anbindepflöcke 21.431 Francs, für die Hebung gesunkener Schiffe 5000 Frcs., für die Unterhaltung der Gebäude in Sulina und Tultscha 18.000 Frcs., an Quartiergeldentschädigung 6720 Frcs., für die Unterhaltung der Seeleuchten 5300 Frcs., für jene der Spitäler 5000 Frcs.; das Erforderniss für verschiedene Auslagen und Nebenkosten mit 125.848 Frcs., darunter an Versicherungsgebühren 58.000 Frcs., an Subvention für den Pensionsfonds 5500 Frcs., an Subvention für das rumänische Elisabeth-Spital 7000 Frcs., an Grundzins in Sulina 2500 Frcs., an Provisionen 3000 Frcs., an Gratificationen und Schadloshaltungen 4500 Frcs.; das besondere Erforderniss des Jahres 1895 mit 787.735 Francs, darunter 600.000 Frcs. für den grossen Durch-

stich zwischen dem 31. und dem 37. Meilensteine und 187.735 Frcs. für die Paralleldämme an der Mündung.

Eine sehr eingehende und lebhafte Debatte, an welcher sich sämmtliche Delegirten betheiligten, wurde über die Revision des Schiffahrtsgebührentarifes geführt, welche im Sinne der Schiffahrtsacte für die Donaumündungen alle fünf Jahre zu erfolgen hat. Im Sinne des von dem österreichisch-ungarischen Delegirten, k. und k. Generalconsuls von Gsiller, gestellten Antrages einigte man sich dahin, den geltenden Tarif für die nächsten fünf, bezw. vier Jahre unverändert beizubehalten.

Dem Dampfer „Medea“ der rumänischen Monopolsverwaltung, welcher einen regelmässigen Dienst zwischen Braila und Constantinopel versieht, wurde einstimmig die Eigenschaft als Postpacketdampfer und demzufolge die den Schiffen dieser Kategorie zukommende weitgehende Gebührenermässigung zuerkannt. Dagegen wurde einem gleichen Ansuchen der Johnston Company für ihre zwischen Liverpool und den Donauhäfen unterhaltene Schiffslinie Mangels des Nachweises der erforderlichen Bedingungen keine Folge gegeben.

Die bereits in der Frühjahrssession des Jahres 1895 erörterte Frage der Gewährung gewisser Erleichterungen bei der Zahlung der Schiffahrtsgebühren wurde dahin erledigt, dass die Schiffahrtscasse versuchsweise die Ermächtigung erhielt, während der Dauer der Einstellung der Schiffahrt und nach Zulass der Umstände die Gebührenzahlung bis zur. Hälfte der von jedem einzelnen Schiffe zu entrichtenden Gebühr in rumänischen Banknoten, welche im Einzelnen jedoch nicht auf mehr als 100 Frcs. lauten dürfen, entgegen zu nehmen.

Bisher wurde die Nichteinhaltung des festgesetzten Itinerärs der Postpacketdampfer nur dann als durch höhere Gewalt gerechtfertigt angesehen und demgemäss von der für solche Unregelmässigkeiten im Allgemeinen vorgesehenen Einhebung der vollen Schiffahrtsgebühr Umgang genommen, wenn der betreffende Schiffsführer schlechtes Wetter oder einen Unfall im Schwarzen Meere oder im Bosporus als Ursache der Verspätung nachweisen konnte. Auf Grund eines speciellen Falles beschloss die Commission, fortan auch Unwetter oder Unfälle, welche den Postpacketdampfern ausserhalb des Schwarzen Meeres oder des Bosporus zustossen, als Fälle von höherer Gewalt anzusehen und danach bei der Gebührenbemessung vorzugehen.

Artikel 2 b der Instructionen für den Schiffahrts-Inspector liess in seiner bisherigen Fassung Zweifel darüber, ob bei Unfällen ausser den Zeugen nicht auch die interessirten Parteien, wie die Schiffsführer und Lootsen, zur Eidesleistung zuzulassen seien. Die Commission beschloss daher, diesem Artikel eine letztere Annahme ausschliessende Fassung zu geben. Ebenso beschloss die Commission, Artikel 13 der Reglements für das Vorgehen des Schiffahrts-Inspectors und des Hafencapitäns in Sulina in dem Sinne zu ändern, um über die obligatorische Beeidigung der über Unfälle einvernommenen Zeugen jeden Zweifel auszuschliessen.

Die Herstellung eines Schwimmdocks in Sulina betreffend, gab der rumänische Delegirte die Erklärung ab, dass seine Regierung beschlossen habe, auf ihre Kosten ein solches binnen Jahresfrist herzustellen.

Wie alljährlich, hatte sich die Commission auch mit einer Reihe von Personalfragen, als Ernennungen, Vorrückungen, Gehaltserhöhungen, Personalzulagen, Gratificationen u. s. w., zu befassen.

Am Schlusse der Session ergriff der österreichisch-ungarische Delegirte, der k. und k. Generalconsul von Gsiller, das Wort, um seinen Collegen seine Abberufung mitzutheilen, von denselben mit warmen Worten Abschied zu nehmen und der Commission, der er durch sechs Jahre angehört hatte, auch für die Zukunft die besten Erfolge zu wünschen. Der Präsident der Commission erwiderte darauf in ebenso herzlicher Weise, indem er der so erspriesslichen Mitarbeit des scheidenden Delegirten gedachte und schloss sodann die Session.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stanislau—Husiatyn: Bauconsens für die Erweiterung der Station Kopyczynce.) Die k. k. Statthalterei Lemberg hat bei der am 12. September stattgefundenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Kopyczynce den Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 1906/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Cassirung der Wegrampe in km 19·982: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. August die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des Projectes über die Cassirung der Wegrampe in km 19·982 die politische Begehung einzuleiten und, im Falle des anstandslosen Ergebnisses, die Genehmigung zur Cassirung dieser Rampe, bezw. zur Abtragung des dort befindlichen Zugschrankens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2531/IV.]

— Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Cassirung der Wegrampe in km 19·982 der Linie Kojetein—Bielitz, bezw. für die Abtragung des dort befindlichen Zugschrankens für den 26. September angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Martin Fric bestimmt. [E.-M.-Z. 4343.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung von provisorischen Warteräumen in der Haltestelle Holcšowitz [Bubna].) Das Project für die Herstellung von provisorischen Warteräumen für das Publicum im Anschlusse an das Dienstgebäude der Haltestelle Holešowitz (Bubna) wurde im Principe genehmigt und dasselbe an die k. k. Statthalterei in Prag zur Ertheilung des Bauconsenses im Namen des Eisenbahnministeriums geleitet. [E.-M.-Z. 2592/IV.]

— (Herstellung eines Rampencanals in Libšic: Bauconsens.) Dem Projecte für die Herstellung eines Rampencanals auf Balmgrund in der Zufahrtsstrasse zur Station Libšic wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2809/IV.]

— (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf: Geleisevermehrung in der Portland-Cementfabrik der Gebrüder Leube in Mannersdorf.) Das Project für die Geleisevermehrung in der Portland-Cementfabrik der Gebrüder Leube in Mannersdorf wurde vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und an die k. k. Statthalterei in Wien zur weiteren Behandlung im eigenen Wirkungskreise geleitet. [E.-M.-Z. 2808/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Legung der Wasserleitung unter der Zufahrtsstrasse zur Station Deutschbrod.) Das Project für die Legung der von der Stadtgemeinde Deutschbrod zu erbauenden Wasserleitung unter der Zufahrtsstrasse zur Station Deutschbrod wurde zur Ausführung genehmigt. [9. September, E.-M.-Z. 2759 I.]

— (Linie Schreckenstein—Aussig: Erweiterung des für Gepäck und Eilgüter bestimmten Raumes in der Haltestelle Aussig: Bauconsens-Ertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project der Erweiterung des für Gepäck und Eilgüter bestimmten, unter der Veranda des Aufnahmsgebäudes der Haltestelle Aussig eingebauten Raumes durch einen Anbau im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3230/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Herstellung eines Schleppgeleises von Roth-Kosteletz nach Lhota.) Das Project für die Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Roth-Kosteletz zum Kohlendepotplatze des Johann Libnar in Lhota hinter Kosteletz wurde zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 1705/IV.]

Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau. (Variante km 52·7—54·024 und 56·755—60·373: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Luditz hat hinsichtlich des Detailprojectes für die beiden Varianten von km 52·7—54·024 und 56·755—60·373 der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau die politische Begehung und Enteignungsverhandlung unter Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes von Luditz Josef Löscher auf den 29. September anberaumt. [E.-M.-Z. 10.135/I]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 26. August, Z. 52.165, dem Grafen Franz Széchenyi und dem Otto Ritter von Biedermann die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Szigetvár der Eisenbahn Pécs (Fünfkirchen)—Barcs abzweigende und diese über Csertö, Moszgó, Sümeg-Szt. László, Boldogaszonyfa, Böszenfa und die Gemarkung der Gemeinde Simonfa in der Station Kaposvár mit der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Nógráder Comitats-Localbahn. (Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz: Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1895) angeordnet und den Ministerialsecretär Andreas Barthos mit der Führung der Commission betraut. Die 112 km lange Linie wird die derzeit als Sackbahn endigende Ipolyvölgy-(Eipelthal-)Bahn Párkány Nána—Csata—Balassa-Gyarmat gegen Nordost in der Station Losoncz und gegen Südwest in der Station Aszód mit der Hauptline Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden.

Localbahn Börgönd-Sárkeresztúr-Sárbogárd. (Stationsbestimmungen.) Im Bereiche der concessionirten Localbahn Börgönd-Sárkeresztúr-Sárbogárd (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 99), welche den Eisenbahnknotenpunkt Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) von der nächst diesem gelegenen zukünftigen Verladestation Börgönd der Hauptlinie Székesfehérvár—Adony-Szabolcs—Paks der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Fehér (Weissenburg) und Tolnaer Comitats-Localbahnen aus in der Station Sárbogárd mit der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume verbinden und in Sárbogárd Anschluss an die Localbahn Sárbogárd—Szegzárd des Staatsbetriebes erhalten wird, sind folgende Stationen, bezw. Haltestellen zu errichten:

1. Börgönd (nächst Székesfehérvár), Haltestelle für den Personenverkehr und Verladestation für Frachten in Wagenladungen;
2. Kojtor-Szt. Iván, Haltestelle (wie 1);
3. Aba-Sárkeresztúr, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Szt. Agota, Haltestelle (wie 1 und 2);
5. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Sárbogárd der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Fiume.

Ausser den genannten Stationen und Verladebahnhöfen können mit Genehmigung des Handelsministers je nach Bedarf seinerzeit Haltestellen errichtet werden.

Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Pinkafö (Pinkafeld). (Ordentliche Generalversammlung.) Die unter Vorsitz des Directionspräsidenten Reichstagsabgeordneten Julius Szajbely abgehaltene diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localeisenbahn-Actiengesellschaft Szombathely-Pinkafö (im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen) hat, nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau, den Bericht der Direction über deren Gestion im Jahre 1895 genehmigend zur Kenntniss genommen. Diesem zufolge betrug der Reingewinn des Jahres 1895 fl. 79.108·71. Es wurde beschlossen, den Coupon mit 5 pCt. einzulösen und nach Dotirung der Reserven den Rest von fl. 10.047 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Die unter Vorsitz des Directionspräsidenten Julius Iváy abgehaltene diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn-Actiengesellschaft Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek (im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen) hat, nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau, den Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1895 genehmigend zur Kenntniss genommen. Diesem zufolge betrug der Reingewinn im Jahre 1895 mit Hinzurechnung der vom Jahre 1894 übertragenen fl. 5628·17 insgesammt fl. 136.751·74, gegenüber jenem des Vorjahres 1894 mit fl. 90.682·17. Die Versammlung beschloss, den Coupon mit 6 fl. einzulösen, den Baufonds behufs Erweiterung des Betriebsnetzes mit fl. 32.012·71 zu dotiren und fl. 4365·92 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Projectirte Localbahn Temesvár—Radna-Lippa. (Constituirende Generalversammlung.) Am 22. August fand in Budapest unter Vorsitz des Concessionswerbers Dr. Carl Telbisz, Bürgermeisters der kgl. Freistadt Temesvár, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl Nr. 69 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über die im Interesse der Realisirung des Projectes bisher getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge wurde das gesellschaftliche Actiencapital, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, mit fl. 2,993.000 (4305 Stück Stammactien à 400 Kronen und 10.660 Stück Prioritätsactien à 400 Kronen) normirt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und der Vorschläge folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath der neuen Gesellschaft.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei Personenzügen im I. Quartale 1896.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahre Jänner bis März 1896 auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende März 1896, von 38.964 km (davon zweigeleisig 14.275 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 67.238 Schnellzüge, 691.334 Personenzüge und 294.672 gemischte Züge.

Geleistet wurden im Ganzen 47,409.474 Zugkilometer, bezw. im Tagesdurchschnitte 520.983 Zugkilometer und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitte 1217 Zugkilometer.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 4079 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres — 9439 Züge), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 1908 (— 2727) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 2171 (— 6712). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 46 (— 148). In Folge der Verspätungen wurden 2684 (6807) Anschlüsse versäumt.

Die beträchtliche Abnahme gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres ist hauptsächlich auf die günstigeren Witterungsverhältnisse im laufenden Jahre zurückzuführen.

Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die kgl. Eisenbahn-Direction in Kattowitz, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und die kgl. Eisenbahn-Direction in Königsberg i. Pr. die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die Bezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Essen und Elberfeld, sowie die Breslau-Warschauer Eisenbahn an die ungünstigsten Stellen.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Directionbezirk St. Johann-Saarbrücken. Der Name der an der Strecke Gerolstein—St. Vith gelegenen Haltestelle Willwerath wird fortan mit zwei „l“ und nicht mehr, wie bisher geschehen, mit einem „l“ geschrieben. Ferner ist die Schreibweise der an der Fischbachbahn gelegenen Station „Quirscheid“ in „Quirschied“ umgeändert worden.

Hessen. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn-Angelegenheiten.) Die zweite Kammer genehmigte in der Sitzung vom 8. Juni mit allen gegen zwei Stimmen den Staatsvertrag zwischen Preussen und Hessen, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Friedberg über Friedrichsdorf nach Homburg.

Auf eine Anfrage wegen einer Bahnlinie Frankfurt a/M.—Stockheim erklärte der Finanzminister, dass sich diese Frage im Sinne der hessischen Regierung mit der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn erledigen werde, falls der darüber mit Preussen abgeschlossene Staatsvertrag in Kraft trete.

In Beantwortung einer Interpellation erklärte der Finanzminister in der Sitzung vom 13. Juni, nach erfolgter Verständigung mit der preussischen Regierung sei der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn davon benachrichtigt worden, dass am 31. December die heimfälligen Linien an den Staat übergehen, wobei Seitens der Regierung in Vorschlag gebracht wurde, alle Linie freihändig zu übernehmen unter Angebot eines durchaus angemessenen Kaufpreises. Als der letztere vom Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigsbahn als zu niedrig bezeichnet wurde, habe hierauf die Regierung eine Erhöhung von 30·50 Mk. für die Actie zugestanden. Auch dieses erneute Angebot sei von der jüngsten Generalversammlung der Hessischen Ludwigsbahn verworfen worden. Falls nun bis zum 31. December 1896 keine Einigung mit der Hessischen Ludwigsbahn erzielt werden könne, so werde die Regierung im Einverständniss mit der preussischen die heimfälligen Linien an diesem Termine unter Feststellung eines angemessenen Kaufpreises in staatliche Verwaltung nehmen. Von diesem Beschlusse sei dem Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigsbahn bestimmte Mittheilung gemacht worden. Die Frage sei so weit gediehen, dass sie die Stände thunlichst noch in dieser Session beschäftigen werde. Die Ständeversammlung erklärte sich mit dieser Erklärung der Regierung durchaus einverstanden und äusserte die Hoffnung, dass im eigenen Interesse der Gesellschaft eine Verständigung erfolge.

Schweiz. (Reorganisation der Eisenbahn-Abtheilung des Post- und Eisenbahn-Departements.) Der schweizerische Bundesrath hat der Bundesversammlung einen Gesetzentwurf für die Reorganisation der Eisenbahn-Abtheilung des Post- und Eisenbahn-Departements zugestellt. Die wesentlichste Neuerung besteht darin, dass der Geschäftskreis der einzelnen Abtheilungen klarer umschrieben und abgegrenzt wird und dass den Abtheilungsvorständen Competenzen eingeräumt werden. Sie sollen mit Behörden und Bahnen direct schriftlich verkehren und in gewissen Fällen auch selbstständig entscheiden. Diese Entscheidungen können auf dem Recurswege dem Eisenbahn-Departement unterbreitet werden. So wird der Departementsvorsteher, dessen Zeit bisher vielfach durch untergeordnete Geschäfte in Anspruch genommen war, der z. B. sämmtliche Schriftstücke und Verfügungen prüfte und unterzeichnete, wesentlich entlastet und er kann seine Zeit mehr als bisher wichtigeren Fragen der Eisenbahngesetzgebung und der Eisenbahnpolitik widmen. Unter diesen werden für die nächsten Jahre die Simplon-Frage und die Vorlagen für die Eisenbahn-Verstaatlichung in erste Linie kommen. Nach der bestehenden Gesetzgebung steht dem Bunde die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und die Wahrung der damit verknüpften öffentlichen Interessen zu, sowie die Befugniss, diejenigen Verfügungen zu treffen, welche das Aufsichtsrecht praktisch wirksam machen. Die grundlegenden Bestimmungen für die Rechte des Bundes sind enthalten im Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872, wonach dem Bunde zukommen: die Concessionsertheilung; die Genehmigung der Statuten, des Finanzausweises und der Baupläne; die Ueberwachung des Bahnbaues; die Bewilligung der Betriebseröffnung; die Feststellung der Baukosten; die Aufstellung von Bestimmungen für die Sicherung der technischen Einheit; die Regelung der Anschlussverhältnisse; die Aufstellung einheitlicher Normen zur Sicherung des Dienstes und von Normen über das Minimum des Betriebsmaterials der einzelnen Bahnen; die Massnahmen gegen die Gefährdung des Verkehres auf öffentlichen Strassen; die Vorschriften gegen die Beschädigung der Eisenbahnen und die Gefährdung des Verkehres auf denselben; die Entscheidung bei Ausständen, welche den durchgehenden Verkehr und die zur Herstellung in einander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge, sowie die directe Abfertigung im Personen- und Güterverkehr und den Uebergang der Güterwagen von der einen Bahn auf die andere betreffen; die Controle im Tarifwesen; die Förderung von übereinstimmenden Reglements, betreffend den Verkehr und den Transport. Im weiteren ist dem Eisenbahn-Departement übertragen: die Aufsicht über die Vollziehung der Gesetze, die Verpfändung und Zwangsliquidation, die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise, die Haftpflicht, die Bahnpolizei, die Sicherstellung der Kranken- und Unterstützungscassen, die Sicherstellung der Vergütungen aus dem directen Verkehr, das Rechnungswesen, die Hilfscassen, die Arbeitszeit, das Transportgesetz, die Verordnung, betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen, und das Gesetz, betreffend das Stimmrecht der Actionäre von Eisenbahn-Gesellschaften und die Betheiligung des Staates bei deren Verwaltung. Der Reorganisationsentwurf sieht nun bei der Eisenbahn-Abtheilung des Post- und Eisenbahn-Departements drei Dienstabtheilungen vor: a) die Kanzlei des Departements, b) die technische Abtheilung und c) die administrative Abtheilung. Durch eine bundesräthliche Verordnung soll über die nähere Organisation und den Geschäftsgang der einzelnen Abtheilungen noch das Erforderliche verfügt werden. („Ztg. d. V. D. E.-V.“)

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung von Eisenbahnprojecten.) Die im Departement Seine et Oise gelegene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Versailles nach Maule, und das im Doubs-Departement gelegene, nur für Personenverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Besançon nebst Vororten sind für gemeinnützig erklärt worden.

— (Conessionsübertragung.) Die Concession für die Localbahnen Pierrefitte-Cauterets-la Raillère und Pierrefitte-Luz Saint Sauveur ist von den ursprünglichen Concessionsinhabern Verstraët und Lombard, Gerin & Cie. auf die Compagnie des chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets et Luz übertragen worden.

Belgien. (Technische Bureaubeamte.) Auf Grund eines kgl. Erlasses vom 2. März können gewisse technische Aemter durch Verwaltungsbeamte, welche den Titel Technischer Bureaubeamter (commis technique) und Technischer Bureau-Oberbeamter (commis-chef technique) führen, ausgeübt werden. Diese Bureaubeamten erhalten, abgesehen von den Reisekosten, eine jährliche Gehaltszulage von 600 Frcs. Die Ergänzung dieser Beamten erfolgt auf Grund öffentlichen Ausschreibens und diesem folgender Probedienstleistung. Vorbedingung ist, dass der Bewerber wenigstens 18 und höchstens 29 Jahre alt und im Besitze eines Zeugnisses ist, das zur Prüfung als Candidat der physischen und mathematischen Wissenschaften, oder als Ingenieurcandidat, oder zum Eintritt in die Militärschule (Abtheilung für Artillerie und Genie) berechtigt. Der Mangel eines solchen Zeugnisses kann durch eine literarische, wissenschaftliche und technische Prüfung ersetzt werden. Im Falle der Annahme werden die Bewerber nach zurückgelegter Probezeit mit einem Gehalt von 1400 Frcs. endgiltig angestellt.

— (Bezahlung von Ueberstunden.) Der Eisenbahnminister hat entschieden, dass Eisenbahnarbeiter, welche unter besonderen Umständen (Entgleisungen, Unfälle u. s. w.) eine aussergewöhnliche Arbeit zu leisten haben, für alle Ueberstunden, während deren sie gearbeitet haben, doppeltes Gehalt bekommen sollen. Indessen darf das Gesammtgehalt eines Arbeitstages das gewöhnliche Gehalt nicht um mehr als die Hälfte übersteigen. Wenn diese Bezahlung der Ueberstunden in Anbetracht der zu überwindenden Schwierigkeiten oder der Länge der Arbeit für ungenügend erachtet wird, so können die unmittelbaren Vorgesetzten dringende Anträge auf weitere Vergütung stellen.

Niederlande. (Eröffnung der Station Amsterdam-Muidenport.) Am 15. Mai ist die an der Bahnstrecke Amsterdam—Hilversum (Holländische Eisenbahn) — 3·48 km von Amsterdam-Centralbahnhof entfernt — gelegene Station Amsterdam-Muidenport für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

Schiffahrt.

Projectirter Bau eines grossen Handels- und Winterhafens in Budapest. (Studienreise von Fachmännern nach dem Auslande.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, den Wünschen der betheiligten Kreise entsprechend, im Interesse der baldigen und bestmöglichsten Lösung der schon seit

Langem auf der Tagesordnung stehenden Frage des Baues eines Donau-Handels- und Winterhafens nächst dem Weichbilde der Stadt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1894 und Nr. 21 ex 1895) bereits vor Monaten drei Fachmänner nach dem Auslande behufs Studiums ähnlicher Lagen entsendet und dieselben mit der Ausarbeitung von Plänen und Vorschlägen betraut. Sobald die Fachmänner ihrer Aufgabe entsprochen haben, wird der Minister alle interessirten Factoren zu einer Besprechung einladen, um über die Frage des Platzes zu entscheiden. Diesbezüglich liegt die Wahl zwischen der Insel Csepel und dem Lágymányos. Die Frage des Hafens hängt überdies auch mit der Angelegenheit der definitiven Anlage des Budapester Frachtenbahnhofes zusammen, denn der gegenwärtige Bahnhof entspricht nicht den vollen Anforderungen und sperrt überdies einen ganzen Stadttheil von der Donau ab. Von den beiden in Aussicht genommenen Plätzen ist jener im Soroksárer (linksuferseitigen) Donauarme zwischen Haraszti und der Insel Czepel gelegene sowohl den handeltreibenden Stadtbezirken, dem Frachten-Uferbahnhofe, den Entrepots und der Central-Markthalle nächst gelegen, doch wäre dort die Verbreiterung des Flussbettes zum Bassin, in Anbetracht des hohen Werthes der dort zu erwerbenden Grundstücke, mit sehr bedeutenden Auslagen verbunden. Am Lágymányos, einer theilweise noch im Bereiche des rechtsuferseitigen Inundationsgebietes gelegenen, weit ausgedehnten Ebene, wäre genügend Platz vorhanden, doch müsste das Bassin in seiner ganzen Ausdehnung durch Ausgrabung hergestellt werden. Hier würde der Hafen bis zur Station Budapest-Kelenföld reichen, und müsste zur Herstellung der kürzesten Verbindung mit den linksuferseitigen Stadtbezirken eine Brücke am Boráruplatze erbaut werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1894).

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 17. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene 44·313 km lange Strecke Karczag—Tisza-Füred der kgl. Ungar. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss.) Zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse ist der I. Nachtrag herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an die am Vereins-Reiseverkehr theilnehmenden Nichtvereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Betriebsreglement.) Der VII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement ist von den betheiligten Vereinsverwaltungen zur Einführung gebracht worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCII. Stückes.) Das am 17. September herausgegebene CXCII. Stück enthält unter

Nr. 2549: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 13. September 1896, Z. 15.693/II, betreffend Sperrverfügungen für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 2550: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 14. September 1896, Z. 27.632, betreffend weitere Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2551: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 13. September 1896, Z. 25.092, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken Bosniens.

Nr. 2552: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 13. September 1896, Z. 25.807, betreffend Viehverkehrs-Beschränkungen gegenüber Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2553: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 12. September 1896, Z. 34.310, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 2554: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 15. September 1896, Z. 27.715, betreffend Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Budapest.

Nr. 2555: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. September 1896, Z. 150.057, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Budapest.

Nr. 2556: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. September 1896, Z. 149.581, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren Bezirken Galiziens.

Nr. 2557: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 15. September 1896, Z. 11.058, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenvieh aus Budapest.

— (Inhalt des CXCIII. Stückes.) Das am 18. September herausgegebene CXCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2558: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 13. September 1896, Z. 78.982, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2559: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 16. September 1896, Z. 17.547, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 2560: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 11. September 1896, Z. 14.089, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2561: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 16. September 1896, Z. 15.922 II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Budapest nach Oberösterreich.

Nr. 2562: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 15. September 1896, Z. 15.957/II, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXCIV. Stückes.) Das am 19. September herausgegebene CXCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2563: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 13. September 1896, Z. 19.286/IV, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2564: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. September 1896, Z. 14.295, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Budapest.

Nr. 2565: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. September 1896, Z. 29.732, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Serbien.

— (Inhalt des CXCV. Stückes.) Das am 21. September herausgegebene CXCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2566: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 18. September 1896, Z. 11.094, betreffend die Einfuhr von serbischen Schweinen aus Steinbruch (Kőbánya) in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 2567: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 15. September 1896, Z. 19.547/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenvieh aus Budapest.

Nr. 2568: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. September 1896, Z. 147.152, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Luditz und Buchau als Vieh-Ein- und Ausladestationen.

Nr. 2569: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. September 1896, Z. 16.084, betreffend Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Jalomitza.

Nr. 2570: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. September 1896, Z. 16.128, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2571: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 18. September 1896, Z. 12.184, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Budapest.

— (Inhalt des CXCVI. Stückes.) Das am 22. September herausgegebene CXCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2572: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. September 1896, Z. 80.202, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Budapest.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des I. Nachtrages zu den vom 1. August 1896 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel gelangt der vorbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport auf der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel, sowie Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare des I. Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 22. September 1896. [698]

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Eröffnung der Haltestelle Blanitz für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. October 1896 wird die zwischen den Stationen Strunkovic a. d. Blanitz und Barau in km 16·4/5 der Linie Wodňan-Čičenic—Prachatitz gelegene Haltestelle Blanitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Pilsen, am 21. September 1896. [699]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Beförderung von Vieh anlässlich der Bezirksausstellung in Warnsdorf.

Viehsendungen, die für die in der Zeit vom 13. bis mit 28. September 1896 in Warnsdorf stattfindende landwirthschaftlich-gewerbliche Bezirksausstellung bestimmt sind und mit der Böhmischen Nordbahn aus Oesterreich daselbst eingehen, können bis zur Haltestelle Altwarnsdorf ausnahmsweise befördert, dort entladen, auch wieder verladen und zurückbefördert werden.

Die Frachtberechnung für die Beförderung zwischen Warnsdorf und Altwarnsdorf für die betreffenden Sendungen erfolgt auf Grund der Entfernung von 3 km und der Frachtsätze des Binnentarifes für die Beförderung von lebenden Thieren u. s. w.

Dresden, am 17. September 1896. [700]

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Abfertigung von Lampentheilen.) Lampentheile — auch Lampenbrenner — aus den unter Ziffer 9b des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter genannten Metallen und ihren Mischungen, mit Ausnahme solcher Artikel aus Zinkguss, sind nicht als ordinäre Waaren zu betrachten und demgemäss — bei Aufgabe als Stückgut — nach der Allgemeinen Stückgutclasse abzufertigen.

Diese Verfügung ist auch für den bayerischen Localverkehr zu beachten.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Harz.) Mit Giltigkeit vom 5. September ist ein neuer Ausnahmetarif für Harz, wie in der Güterclassification des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I, unter Specialtarif I genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen zur Einführung gekommen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Eliminirung von Kilometerzuschlägen.) Mit Giltigkeit vom 31. August sind die im Tarife bei der Station Ichtershausen der Arnstadt — Ichtershausener Eisenbahn vorgesehenen Kilometerzuschläge in Wegfall gekommen.

— (Fahrpreisermässigung zum Besuche der Berliner Gewerbeausstellung.) Die Berliner Gewerbeausstellung wird zufolge Beschlusses des geschäftsführenden Ausschusses der Verkehrscommission der Ausstellung am 15. October geschlossen

Der letztmalige Verkauf der besonderen Rückfahrkarten nach Berlin kann sonach nur noch am 3. October stattfinden.

Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiete nach den Rheinhäfen bei Duisburg, Hochfeld und Ruhrort-Hafen. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. September ist an Stelle des Tarifes vom 1. Februar 1894 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft getreten, welcher — zum Theil erst später giltige — Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen und theilweise ermässigte Frachtsätze nach dem Hochfelder Hafen, im Uebrigen aber die seitherigen Frachtsätze enthält. Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 20 Pfg. zu haben.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Güterabfertigung im Verkehre mit Wörishofen.) Die Station Türkheim-Wörishofen führt seit dem 15. August die Bezeichnung „Türkheim in Bayern".

Mit dem gleichen Tage ist die in Türkheim in Bayern an die Bayerische Staatseisenbahn anschliessende, elektrisch betriebene Privatbahn von Türkheim nach Wörishofen für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden.

Directe Abfertigung im Verkehre mit Wörishofen findet nicht statt.

Die Frachtberechnung für die nach Wörishofen bestimmten und die von Wörishofen kommenden Sendungen erfolgt bis und ab Türkheim, woselbst die Umkartirung zu nachstehend angegebenen Frachtsätzen erfolgt:

Kilometer	Von und nach	Türkheim in Bayern								
		Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsclasse A¹	Allgemeine Wagenladungsclasse B	Specialtarife A²	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III	Ausnahmetarif für Holz der Specialtarife II und III
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
6	Wörishofen	40	30	14	12	10	10	9	9	7

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1469	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Wien (K.F.N.B.)	a) Aussig (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Local-, bezw. Verbandtarife	Verschieden	Kreuzer a) 102 b) 102	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	
				Bisenz-Pisek (K.F.N.B.)	a) Aussig (Oe.N.W.B.)					113 113				
				Angern	a) Aussig (St.E.G.) oder (Oe.N.W.B.)					102 102				
				Dürnkrut						102 102				
				Freiheitau						94 94				
				Göding						109 109				
				Kostel						102 102				
				Saitz						102 102				
				Stauding						102 102				
				Heunersdorf						95 95				
				Skrochowitz-Braunsdorf						84 84				
				Čelakowitz	a) Aussig (Oe.N.W.B.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					— 51				
				Černožic						— 80				
				Chlumetz						— 70				
				Chrast						— 92				
				Chrudim						— 86				
				Dobřenitz-Syrowatka						— 75				
				Königgrätz						— 79				
				Libitz						— 61				
				Lihnowes						— 64				
				Lissa						— 51				
				Melnik						— 35				
				Neubidschow						— 73				
				Nimburg (Oe.N.W.B.)						— 54				
				Obora						— 73				
				Podêbrad						— 59				
				Předměřitz						— 80				
				Smidar						— 75				
				Smiřitz						— 80				
				Wegstädtl						— 29				
				Wien (Oe.N.W.B.)						102 102				
				Wostroměř						70 70				
				Žiželitz						— 68				
				Austerlitz	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					97				
				Bisenz Stadt						113				
				Butschowitz						101				
				Kanitz-Eibenschitz						97				
				Kralup (St.E.G.)						30				
				Littau						88				
				Lužec						30				
				Schlappanitz						92				
				Tischnowitz						100				
				Welwarn						39				
				Wien (St.E.G.)						102				
				Swoleňowes (St.E.G.)	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					30				
1470	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Losoncz	Rokycan	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband Tarif Theil III, Heft 1 vom 1. August 1892	191 kr.	182 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		Gleichzeitig wird der im Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1896, sub Post Nr. 1078, für Güter des Specialtarifes 1 von Losoncz nach Rokycan publicirte Frachtsatz von 187 kr. pro 100 kg ausser Kraft gesetzt

Fortlaufende Numme.	1	1471	1472	1473	1474
Die Publication erfolgt von der Namen der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nord-bahn
und im	3		Böhmischen Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn		Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
für Artikel	4	Eisenbahnschwellen der Pos. H—20 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Holz des Specialtarifes 2	Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle und Zuckerrübenabfälle	Spiritus
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	a) Lobositz Laudungsplatz b) Bodenbach St.E.G.	Branzaus (Oe.N.W.B.) Wiese (Oe.N.W.B.)	Jenšovic	Pernhofen-Wulzesbofen
nach	5	Lobositz	Schluckenau (B.N.B.)	Lužec (L. B.)	Fiume Triest S.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife	„Temporärer Anhang" zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. Jänner 1896	Ausnahmetarif XI des vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarifes für den Südnord-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	a) 6·7 kr. b) 15·1 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze	5·0 Kreuzer	137 133 Kreuzer ö. W.
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 4·0 kr. b) 11·0 kr.	59·6 62·3 kr.	4·5 Kreuzer	112 108
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	a) 2·7 kr. b) 4·1 kr.		0·5 Kreuzer	25 25
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			a) Bei Rüben: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; b) Bei Rübenschnitten, Rübenschnitzahfällen und Zuckerrübenabfällen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Obige Frachtdocumente sind längstens bis Ende März 1897 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
Besondere Bemerkungen	14	Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1475	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Pflastersteine	Rausnitz-Slawikowitz	Napagedl	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Die Pflastersteine müssen für Strassenerhaltungszwecke des Bezirksstrassenausschusses in Napagedl bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 13·0	kr. 10·2	kr. 2·8	Im Kartirungswege		
				Lultsch					13·0	10·2	2·8			
				Wischau					11·2	8·4	2·8			
				Eywanowitz					10·0	7·2	2·8			
1476	**Südbahn-Gesellschaft**		Tabak, roh, d. s. Tabakblätter, unverarbeitet, und Tabakschrot			Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Wagen b) 10.000 kg „ „	Vom 1. October 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif				Im Kartirungswege		
				Budapest-Südbahn	Bei Provenienz ab									
									a) b)	a) b)	a) b)			
					Battonya									
				Klagenfurt loco					313 300	302 280	11 20			
				Laibach S.B. loco					313 300	259 239	54 61			
				Roveredo					— 460	— 455	— 5			
					Békés-Csaba									
				Klagenfurt loco					313 300	302 280	11 20			
				Laibach S.B. loco					313 300	267 245	46 55			
				Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno					356 343	253 204	103 139			
				Roveredo					— 460	— 455	— 5			
					Csoka									
				Klagenfurt loco					313 300	288 268	25 32			
				Laibach S.B. loco					313 300	249 230	64 70			
				Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno					356 343	236 189	120 154			
					Zsombolya									
				Klagenfurt loco					313 300	278 260	35 40			
					Nagy-Léta									
				Laibach S.B. loco					313 300	269 247	44 53			
				Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno					356 343	261 210	95 133			
					Nyiregy-háza									
				Klagenfurt loco					313 300	292 272	21 28			
				Laibach S.B. loco					313 300	261 240	52 60			
					Jaszbérény									
				Laibach S.B. loco					313 300	303 276	10 24			
					Miskolcz									
				Klagenfurt loco					313 300	310 287	3 13			
				Laibach S.B. loco					313 300	275 252	38 48			
					Szolnok									
				Laibach S.B. loco					313 300	297 271	16 29			
				Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno					356 343	272 220	84 123			
					Vasáros-Namény									
				Laibach S.B. loco					313 300	253 234	60 66			
									Heller inclus. ungar. Steuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1477	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Sägespäne	Ortenegg	Triest-Freihafen Triest-St. Andrä Triest-Südbahn und Fiume	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Sätze	34·3		Im Kartirungswege		
1478	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Drauitzen aus der Pos. H—20, Punkt 7, und Schindeln aus der Pos. H—19, Punkt 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Frassin a. M. Gnrahumora Illischestie Kaczyka Kimpolung Molit Paltinoasa Strigoja *) Wama	H a t n a	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen, allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	L o c a l t a r i f	Kreuzer ö. W. 25 23 20 15 32 28 21 18 29	16·1 14 11·2 7·7 23·45 18·2 12·25 9·8 19·6	8·9 9 8·8 7·3 8·55 9·8 8·75 8·2 9·4	Im Kartirungswege		*) Die in Strigoja zur Auflieferung kommenden Drauitzen- und Schindel-Transporte müssen mittelst der Brennholz-Ueberführszüge abbefördert und während des Zugsanfenthaltes verladen werden
1479	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische, aus der Pos. Z—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Przeciszów Ryczów Brzeźnica Wielkiedrogi Bierzanów Wieliczka Podłęze	Oświęchm transit für Chybi	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. October bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	kr. 7 10 12 14 17 18 18	kr. 5 7 9 10 12 13 13	kr. 2 3 3 4 5 5 5	Im Kartirungswege			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
86	Nr. 65 vom 11. Juni 1896	Nr. 1078	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Güter des Specialtarifes 1	Losonicz	Rokycan	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication	An Stelle des hiemit zur Aufhebung gelangenden Frachtsatzes tritt der in diesem Verordnungs-Blatte für die gleichen Artikel und für dieselbe Relation verlautbarte Frachtsatz in Kraft

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
44	Nr. 64 vom 9. Juni 1896	Nr. 1070	Buschtěhrader Eisenbahn		Fahrzeuge, unbeladene, der Serien I und II des Tarifes, Theil I, Abschnitt C, Ziffer X, Buchstabe c), wenn dieselben durch die Seitenthüren der gedeckt gebauten Eisenbahn-Güterwagen nicht verladen werden können	Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Die Frachtzahlungs-Bedingung hat nicht „pro Sendung“, sondern richtig „pro Fahrzeug“ zu lauten	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung einer **Trink- und Nutzwasserleitung** zur Wasserversorgung der Station **Gmunden** (Rudolfsbahnhof) im approximativen Kostenbetrage von 13.000 fl. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Trink- und Nutzwasserleitung in der Station Gmunden (Rudolfsbahnhof)“ längstens am **5. October 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im September 1896.

K. k. Staatsbahndirection Linz.

K. k. Staatsbahn- Direction Wien.

Licitations-Kundmachung.

Am **28.,** eventuell auch noch am **29. September 1896** werden von 8 Uhr Früh an in dem **Frachtenmagazine** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) unanbringliche und überzählige Güter,** sowie auch **diverse Fundgegenstände** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem k. k. Bahnbetriebsamte Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) zur Einsicht auf.

Wien, im September 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Von einem grösseren Eisen- und Stahlwerk wird eine **normalspurige, gut erhaltene und absolut betriebsfähige**

Tenderlocomotive

zu kaufen gesucht.

Offerte sub **„P. M. 1773“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass), Wien I.**

(533)

Böhler-Stahl,

Werkzeugstahl stets gleichmässig guter Qualität.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 110. Wien, 26. September 1896. IX. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichts- als Cassationshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lundenburg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze bei Broczkó.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalpurige Localbahn von Lundenburg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze bei Broczkó im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. August 1896. Z. 8045/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. September 1896, Z. 10.005/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Von dem kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorate in Budapest ist mit Schreiben vom 2. und 3. September im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden:

1. die am 23. August 1896 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn im Boldvathal, und
2. die am 11. August 1896 eröffnete Theilstrecke Györ-Bakony—Szt. László der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichniss der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

v^2 die Localbahn im Boldvathal.

Eine Aenderung der Liste in Folge Eröffnung der neuen Theilstrecke der Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár ist nicht erforderlich, da diese unter lit. p^2 der von den kgl. ungarischen Staatsbahnen betriebenen Linien bereits eingetragen ist.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecken auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 9. September d. J. Kenntniss gegeben.

Wien, am 21. September 1896.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. September 1896, Z. 10.004/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 31. August 1896 hat das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin, unter Bezugnahme auf das diesseitige Kreisschreiben vom 20. August 1896, Nr. 84, dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass ein Theil der Localbahn von Sittard nach Herzogenrath auf deutschem Gebiete gelegen und auch dieser Theil dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu unterwerfen und demnach in der Liste der Eisenbahnstrecken Deutschlands unter

B. VI bei Nr. 116 hinter b nachzutragen ist:

c. bei Herzogenrath bis Herzogenrath.

Das genannte Centralamt hat von dieser Mittheilung gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und die Liste der demselben unterstellten Eisenbahnen entsprechend ergänzt.

Dasselbe hat hievon den Vertragsstaaten im Sinne von Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 8. September d. J. mit dem Beifügen Kenntniss gegeben, dass der wirkliche Eintritt der bezeichneten Theilstrecke in den internationalen Transportdienst ebenfalls auf den Tag ihrer Uebergabe an den öffentlichen Verkehr zurückzuführen ist.

Wien, am 21. September 1896.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichts- als Cassationshofes.

Für ihr Verwaltungsgebiet kann rechtswirksam jede politische Landesstelle das in den §§ 5 und 46 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, bezeichnete Einfuhrverbot erlassen. Mit dem Ueberschreiten der Gebietsgrenze vollzieht sich verantwortliches Zuwiderhandeln wider das Verbot; es wäre denn, dass die eingeführten Thiere schon vorher im Inlande in den Verkehr und zur Eignung gelangten, durch inländische Viehpässe gedeckt zu werden.

(Plenarentscheidung vom 15. April 1896, Z. 4420.)

Der Cassationshof hat auf Grund der von der Generalprocuratur erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes zu Recht erkannt: Durch den Beschluss des Kreisgerichtes Feldkirch vom 12. October 1895, Z. 3051, mit welchem die Strafsache gegen Leopold F. als blosse Uebertretung des Thierseuchengesetzes an das Bezirksgericht Bregenz zurückgewiesen wurde, ist das Gesetz, und zwar in den §§ 5 und 46 des Thierseuchengesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, dann im § 45, Abs. 2, Nr. 1, desselben Gesetzes in der Fassung des Art. I des Gesetzes vom 24. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 51, verletzt worden.

Gründe:

Mit Unrecht ist das Kreisgericht der Ansicht, dass das im § 5 Thierseuchengesetz vorgesehene, die Folgen des § 46 (Verfall) nach sich ziehende Einfuhrverbot nur von den politischen Landesbehörden jener Länder verhängt werden dürfe, welche an das verseuchte Ausland, zu welchem im Sinne des Thierseuchengesetzes auch Ungarn gehört (siehe die Plenarentscheidungen Nowak Nr. 1351 und Nr. 1565), grenzen. Allerdings bedient sich § 5 Thierseuchengesetz des Ausdruckes „Nachbarland"; aber ganz abgesehen von der hier nicht zu prüfenden Frage, ob damit nur angrenzende Länder gemeint seien, ist es gewiss, dass das Wort „Nachbarland" im § 5 Thierseuchengesetz im Verhältnisse zu Oesterreich (den im Reichsrathe vertretenen Ländern) und nicht im Verhältnisse zu einem bestimmten österreichischen Kronlande gebraucht wird. Es war daher vollkommen gerechtfertigt und entsprach einer niemals in Zweifel gezogenen Uebung, wenn die Statthalterei für Tirol und Vorarlberg, obwohl ihr Verwaltungsgebiet an Ungarn nicht grenzt, auf Grund des § 5 und mit der Wirkung des § 46 Thierseuchengesetz die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg verbot, da doch nicht bestritten werden kann, dass Ungarn gegenüber dem Geltungsgebiete des Thierseuchengesetzes, d. i. den im Reichsrathe vertretenen Ländern, ein „Nachbarland" ist. Diese selbstständige Befugniss der einzelnen politischen Landesbehörden ergibt sich aber nicht nur, wie gezeigt, aus dem Wortlaute des Gesetzes, sie erscheint auch durch die Verhältnisse geboten. Denn es ist ganz gut denkbar, dass sich das an das verseuchte Ausland unmittelbar grenzende Verwaltungsgebiet nicht in der Lage oder nicht in der Nothwendigkeit befindet, ein Einfuhrverbot zu verhängen, während dies beim Hinterlande allerdings der Fall sein kann. So mag z. B. mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit der Versorgung Wiens mit lebendem Vieh und auf die den Veterinärvorschriften entsprechenden Verhältnisse des Wiener Viehmarktes die niederösterreichische Statthalterei von Verhängung eines Vieheinfuhrverbotes gegen das verseuchte Ungarn absehen und sich auf andere Vorsichtsmassregeln beschränken, während die oberösterreichische Statthalterei, welche vorwiegend auf den Schutz des landwirthschaftlichen Viehbestandes ihres Gebietes zu achten hat, vielleicht keinen Anstand nehmen wird, gegen dasselbe verseuchte Nachbarland ein Einfuhrverbot zu erlassen.

Die durch § 5 Thierseuchengesetz jeder politischen Landesbehörde gewährte Macht, durch die daselbst angeführten Massregeln den Viehstand ihres Verwaltungsgebietes vor Verseuchung zu bewahren, wäre daher, nach der dem angefochtenen Beschlusse zu Grunde liegenden Rechtsanschauung, vom Ermessen der Landesbehörden anderer Verwaltungsgebiete abhängig. An Stelle des äusserst wirksamen, weil unter der Sanction des § 46 Thierseuchengesetz stehenden Einfuhrverbotes nach § 5 Thierseuchengesetz träte die einfache Absperrung der Grenze des Verwaltungsgebietes gegen das Inland, ein Verbot, dessen Verletzung nur als Uebertretung zu strafen wäre und den Verfall der eingeführten Producte nicht nach sich zöge.

War nach dem Gesagten die k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg berechtigt, das Einfuhrverbot so zu erlassen, wie es in der That der Fall war, nämlich nach § 5 und mit der Wirkung des § 46 Thierseuchengesetz, so ergibt sich von selbst, dass die Verletzung dieses Verbotes nicht blos eine Uebertretung,

sondern vielmehr im Sinne des § 45, Abs. 2, Nr. 1, des Thierseuchengesetzes (in der Fassung des Artikel I des Gesetzes vom 24. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 51) ein Vergehen begründet. Allerdings ist es richtig, dass dieses Verbot nicht schon durch die Ueberschreitung der ungarisch-steiermärkischen, sondern erst beim Uebertritte des Transportes über die tirolische Landesgrenze verletzt war, da eben der Inhalt des Verbotes dahin geht, dass Schweine aus Ungarn nicht nach Tirol und Vorarlberg eingeführt werden dürfen; aber gerade dadurch, dass der Transport ungarischer (d. i. aus Ungarn kommender und durch einen ungarischen Viehpass gedeckter) Schweine die tirolische Grenze überschritt, also Schweine direct (im Transitowege) aus Ungarn nach Tirol zur Einfuhr gelangten, ohne dass dieselben vorher in den inländischen Verkehr getreten wären und die Eignung gewonnen hätten, durch einen inländischen Viehpass gedeckt zu werden, war die Verletzung des Verbotes begründet, und es ist für die Beurtheilung dieser Verletzung gleichgiltig, ob und welche Verkehrsbeschränkungen etwa in den anderen österreichischen Kronländern (Steiermark und Kärnten) bestanden, durch welche der Transport seinen Weg genommen hat.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass der angefochtene Beschluss des Kreisgerichtes Feldkirch dem Gesetze nicht entspricht, dass hingegen das vom Oberlandesgerichte bestätigte Erkenntniss der Rathskammer auf Verfallenerklärung der mit Beschlag belegten Thiere, ein Erkenntniss, welches nur den objectiven Thatbestand der verbotswidrigen Einfuhr zu berücksichtigen hat und von der Frage des Verschuldens einer bestimmten Person unabhängig ist, auf gesetzlicher Grundlage beruht. Nur war es mit Rücksicht darauf, dass zur Zeit der Fassung dieses Beschlusses noch keine Gewissheit darüber bestand, es werde derselbe nicht mit dem Urtheile wider den Beschuldigten verbunden werden können (§ 46, Abs. 3), nicht am Platze, über den Verfall mit besonderem Beschlusse zu erkennen; es hätte vielmehr genügt, vorläufig die Thiere zu veräussern, und wäre die Bestimmung über deren Erlös dem Verfahren wider den Beschuldigten vorzubehalten gewesen.

Es war daher der nach § 33 St.-P.-O. erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes gemäss § 292 St.-P.-O. Folge zu geben und im Sinne ihres Schlussbegehrens zu erkennen.

(Amtlich veröffentlicht sub Nr. 1274 d. Beil. z. J.-M.-V.-Bl.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. (Schottergeleise in km 15·8: Bau- und Benützungsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 31. August durchgeführten politischen Begehung, betreffend das Project für ein provisorisches, von der im Bau begriffenen Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz in km 15·8 abzweigendes Schottergeleise wurde der Bau- und gleichzeitig auch der Benützungsconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 10.478.]

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Beamtenwohngebäude in der Station Joachimsthal.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project für ein Beamtenwohngebäude in der Station Joachimsthal der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9933.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Aufstellung von Pendelschranken bei der Friedhofstrasse in Graz: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für die Aufstellung von Pendelschranken mit Hebelstellvorrichtung bei der Niveauübersetzung der Friedhofstrasse in Graz im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4167/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung von Handschranken und Ueberstellung der Antriebständer von Zugschranken.) Für die Umgestaltung der Handschranken in km 12·651, 13·875 und 25·095, sowie für die Ueberstellung der Antriebständer der Zugschranken in km 12·992 und 25·917 wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3549/IV.]

— (Herstellung eines vierten Geleises in Waidbruck: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines vierten Geleises in der Station Waidbruck mit einer Umänderung des bestehendes Uferschutzes am südlichen Ende der Station den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4381/IV.]

— (Herstellung eines Gehweges und Schrankenumgestaltung in Fritzens: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck wurde beauftragt, hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Gehweges vom Aufnahmsgebäude in der Station Fritzens zur Wegübersetzung in km 59·260 und der Schrankenumgestaltung bei den Wegübersetzungen in km 59·215 und 59·260 die politische Begehung vorzunehmen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4404/IV.]

Pferdebahn Linz-Urfahr und elektrische Bahn Urfahr-Pöstlingberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. September die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich der vorgelegten Detailprojecte

1. für die Umwandlung der Pferdebahn Linz-Urfahr, das ist vom Staatsbahnhofe in Linz zum Mühlkreisbahnhof in Urfahr, in eine elektrische Bahn und
2. für eine elektrisch zu betreibende Adhäsionsbahn vom Mühlkreisbahnhofe in Urfahr auf den Gipfel des Pöstlingberges

die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 6831/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 6. August, Z. 53.801, dem Grafen Johann Forgách die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Losoncz der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Aszod—Balassa-Gyarmath—Losoncz der concessionirten Nógráder Comitats-Localbahnen (vergleiche Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 110 und 112 ex 1895) ausgehende, über die Gemarkung der Gemeinde Gács bis Gácsfalu führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Nógráder Comitats-Localbahnen. (Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz: Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 10. und 11. September fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Anton Barthos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der den Betrieb übernehmenden Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz der Nógráder Comitats-Localbahnen (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 110 und 112 ex 1895) statt. Die neue Linie verbindet die Hauptline Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen bogenförmig in diagonaler Richtung zwischen den Stationen Aszód und Losoncz und im Scheitelpunkte Balassa-Gyarmat mit der Ipolyvölgy-(Eipelthal-) Bahn (Párkány-Nána—)Csata—Balassa-Gyarmath.

Budapester Strassenеisenbahn-Gesellschaft. (Beginn von für das Jahr 1897 präliminirten Umgestaltungsbauten zur Einrichtung einzelner Linien auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat durch Arbeiten im Bereiche der Üllöer Strasse bereits mit dem Umbaue solcher Linien ihres ursprünglichen Betriebsnetzes begonnen, deren Umwandlung auf elektrischen

Betrieb im Sinne des Bauprogrammes erst im Jahre 1897 in Angriff zu nehmen gewesen wäre. Die Direction hat sich zu dieser auf Rechnung des Budgets pro 1897 auszuführenden Arbeit aus dem Anlasse entschlossen, um durch je raschere Verallgemeinerung des elektrischen Betriebes aus ökonomischen Rücksichten sich je früher vom Pferdebetriebe zu emancipiren und der Nothwendigkeit grösserer Nachschaffungen von Pferden zu entheben.

— (Technisch-polizeiliche Begehung der in Umgestaltung auf elektrischen Betrieb begriffenen Linie ins Zugliget [Auwinkel].) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Umgestaltung auf elektrischen Betrieb begriffenen Linien a) der vom Lipót-körut (Leopoldring) nächst dem Westbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden, über die Margarethenbrücke, Buda (Ofen) ins Zugliget führenden Linie, und b) der vom rechtsuferseitigen Kettenbrückenkopfe ausgehenden, bis zum rechtsuferseitigen Brückenkopfe der Margarethenbrücke zum Anschlusse an die Linie a) führenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 76) angeordnet. Die nunmehr gelungene Behebung von Schwierigkeiten bezüglich automatischer Umschaltung von unterirdischer auf Oberleitung verzögerte bisher die rechtzeitige Vollendung der genannten Linien.

Transdanubische Localeisenbahn-Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Die Transdanubische (westungarische) Localeisenbahn-Gesellschaft (deren Linien Pozsony—Szombathely [Pressburg — Steinamanger], Szombathely — Rum, Kis-Czell—Boba—Csáktornya, Ukk—Tapolcza, Türje—Zala-Szent Gróth, Balaton—Szent György und Zala—Szent Iván—Kisfalud-Szent Iván von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen betrieben werden) hat in ihrer diesjährigen, unter Vorsitz des Directionspräsidenten Reichstagsabgeordneten Julius Szajbely abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung, nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau, sowie nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Directionsberichtes über deren Gestion im Jahre 1895, den Beschluss gefasst, von dem mit 405.748 fl. ausgewiesenen Reingewinne den Coupon mit 4 fl. 10 kr. einzulösen und von dem Reste die diversen gesellschaftlichen Reserven zu dotiren. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der ständigen Eisenbahn-Tarifcommission.) In der am 9. Juni zu Mainz abgehaltenen gemeinschaftlichen Plenarsitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde die Tagesordnung nach eingehender Debatte erledigt. Ueber die wichtigeren Verhandlungsgegenstände berichtet die „Z. d. V. D. E.-V." folgendes:

1. Ergänzung des § 42 der allgemeinen Tarifvorschriften hinsichtlich bedeckter Beförderung verschieden tarifirter Güter. Der diesbezügliche, von der königl. Eisenbahn-Direction zu Breslau gestellte Antrag, den bisherigen § 42 der allgemeinen Tarifvorschriften als Abs. 1 zu bezeichnen und eine entsprechende Bestimmung als neuen Abs. 2 aufzunehmen, wurde sowohl vom Verkehrsausschuss, als auch von der Tarifcommission mit Stimmeneinheit angenommen.

2. Versetzung roher, gesalzener Häute in den Specialtarif I. Der Centralverein der deutschen Lederindustrie ersuchte das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dahin wirken zu wollen, dass die rohen gesalzenen Häute aus der allgemeinen Wagenladungsclasse in den Specialtarif I versetzt werden. Da inzwischen weitergehende Anträge eingelaufen sind, wurde die Vertagung dieses Gegenstandes beschlossen und zu dessen Vorberathung ein Unterausschuss bestellt.

3. Frachtermässigung für Zuchtvieh in Wagenladungen. Das Präsidium des Unionclub in Berlin beantragte, die bisher nur für einzelne Stücke Zuchtvieh gewährte Frachtermässigung auf Zuchtvieh in Wagenladungen dergestalt auszudehnen, dass nur zwei Drittel der tarifmässigen Wagenladungsfracht zur Erhebung kommen. Auf Antrag der berichtenden grossherzogl. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn wurde vom Verkehrsausschusse einstimmig, von der Tarifcommission mit 10 gegen 3 Stimmen die Frachtermässigung für Zuchtpferde gutgeheissen. Der Verkehrsausschuss regte an, die Ermässigung auch auf Zuchtvieh auszudehnen.

— (Kleinbahnprojecte.) Von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin ist die Erlaubniss zur Herstellung einer elektrischen Strassenbahn von Magdeburg nach Schönebeck nachgesucht worden.

Der Landkreis Erfurt plant die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn von Erfurt nach Arnstadt.

Im Regierungsbezirk Merseburg und im Herzogthum Anhalt beabsichtigt man, eine Kleinbahn von Zörbig nach Cöthen mit einer Abzweigung von Radegast nach Dessau herzustellen.

Von Gemeinden der Kreise Hoya und Syke im Regierungsbezirk Hannover wird die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahnverbindung von Bruchhausen über Vilsen nach Syke geplant.

Der Provinzialausschuss der Provinz Westpreussen hat in seiner Sitzung vom 3. Juni beschlossen, sich an dem Bau der Haffuferbahn mit einer jährlichen Subvention bis 7000 Mark Zinsgarantie, als mit 3·5 pCt. von 200.000 Mark, zu betheiligen. Damit dürfte die Ausführung des Projectes endgiltig gesichert sein.

Preussen. (Rückerstattung des Fahrgeldes.) Im Geltungsbereiche der Preussischen Staatsbahnen ist über die Wiedererstattung des Fahrgeldes für bereits gelöste Fahrkarten eine neue, mit dem 1. Juni in Kraft getretene besondere Bestimmung erlassen worden, nach welcher der gezahlte Preis für eine Fahrkarte bei rechtmässig verlangter Rückerstattung auch in dem Falle nicht mehr um den Betrag einer Bahnsteigkarte gekürzt werden darf, dass wegen erheblich verspäteter Abfahrt des Zuges die Reise aufgegeben und die Rückzahlung des Fahrgeldes am Schalter von dem Reisenden verlangt wird. In solchen Fällen haben die diensthuenden Stationsbeamten auf den von den Reisenden vorgelegten Fahrkarten unter Beifügung des betreffenden Datums den Vermerk anzubringen: „Wegen verspäteter Abfahrt nicht benützt." Die Bahnsteigschaffner dürfen derartig bescheinigte Fahrkarten nicht abnehmen.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Herbstsession 1896.) Auf dem Programme der für den 21. October einberufenen Herbstsession der Europäischen Donau-Commission stehen folgende Gegenstände: Aenderung der für die Remorque gegenwärtig geltenden Bestimmungen, Ankauf eines neuen Inspectionsdampfers, Revidirung des Gehaltsschemas der Angestellten der Commission, Ernennungen, Vorrückungen und sonstige Veränderungen im Personalstande, Zuerkennung von Quadriennalzulagen, der technische Bericht der Ingenieure, die Darstellung der finanziellen Lage und der Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1897.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 1. August nach 65tägiger Fahrt mit 16 Passagieren und 1905 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 4690 kg Curiositäten, 4560 kg Fischthran; aus Shanghai 20.000 kg Häute für Venedig; aus Hongkong 6000 kg Quassia, 57.750 kg Thee, 13.195 kg indisches Rohr, 1610 kg Fächer; aus Canton 7000 kg Quassia, 560 kg Bambus; aus Coromandel 304.500 kg Gingellysamen; aus Singapore 49.980 kg Coprah, 24.840 kg Kaffee, 75.600 kg Zinn, 168.240 kg Pfeffer (hievon 10.080 kg für Venedig), 13.200 kg Lack, 3060 kg Conserven; aus Colombo 35.830 kg Cocosöl, 700 kg Thee, 240 kg Pfeffer, 7200 kg Spelt, 5075 kg Saponholz, 12.800 kg Cocosnüsse, 2537 kg Zimmt für Venedig; aus Calcutta 134.741 kg Häute (hievon 44.660 kg für Venedig und 1268 kg für Ancona), 101.500 kg Ricinussamen, 101.986 kg Sackleinwand (hievon 14.000 kg für Catacolo, 2600 kg für Patras, 2000 kg für Zante), 8526 kg Gummilack, 735 kg Thee; aus Bombay 207.755 kg Baumwolle (hievon 206.830 kg für Venedig), 203.000 kg Leinsamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 5375 kg Ricinussamen, 39.377 kg Mirabolamen, 525 kg Thee; aus Karachi 2030 kg Häute, 1168 kg Baumwolle; aus Madras 18.500 kg Baumwolle, 7511 kg Kaffee, 913 kg Gummi, 913 kg Wolle, 2030 kg Häute, 1168 kg Perlmutter; aus Suez 1710 kg Wachs, 1536 kg Gummi, 276 kg Sennesblätter; aus Port-Said 12.188 kg Häute, 111 kg Leder, 207.260 kg Kaffee, 3600 kg Seide, 9230 kg Indigo; aus Fiume 1421 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,213.807 fl. ö. W.

Deutsches Reich. (Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1894.) Das zweite Heft des Jahrganges 1896 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches bringt u. A. eine Reihe von Zusammenstellungen über den Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1894. Danach sind in diesen Häfen (das deutsche Küstengebiet als ein Ganzes betrachtet) im Jahre 1894 143.418 Schiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 31,730.891 Registertons zu Handelszwecken ein- und ausgegangen, woraus sich eine Zunahme gegen das Vorjahr um 9544 Schiffe (7·1 pCt.) und 2,374.604 Registertons (8·1 pCt.) ergibt. Im Jahre 1875 betrug die Summe aller im Deutschen Reiche ein- und aller ausgelaufenen Schiffe 87.558 mit 12,722.710 Registertons Raumgehalt; seitdem hat also die Schiffszahl eine Vermehrung um 63·8 pCt., der Raumgehalt sogar eine solche um 149·4 pCt. erfahren. Die eingetretene bedeutende Verkehrssteigerung ist durch die immer reger sich gestaltende Thätigkeit der Dampfschiffahrt herbeigeführt worden, welche die Segelschiffahrt mehr und mehr verdrängt hat. Während im Jahre 1875 im Ganzen 17.189 Dampfer mit einem Raumgehalt von 7,182.061 Registertons netto im deutschen Küstengebiet ein- oder ausgegangen sind, stellte sich die entsprechende Zahl im Jahre 1894 auf 69.315 mit 27,110.585 Registertons; der Dampferverkehr hat sich also während der Zwischenzeit etwa vervierfacht. Dagegen belief sich der Segelschiffverkehr im Jahre 1875 auf zusammen 70.369 angekommene und abgegangene Schiffe mit einem Laderaum von 6,540.649 Registertons und im Jahre 1894 auf 74.103 Schiffe mit 4,620.306 Registertons, weist also bei einem nicht sehr erheblichen Anwachsen der Zahl einen beträchtlichen Rückgang der Ladefähigkeit der in Betracht kommenden Schiffe auf. Beladen liefen ein und aus im Jahre 1875 63.843 Schiffe mit 9,912.371 Registertons Raumgehalt gegen 114.357 mit 25,489.241 Registertons 1894, in letzterem Jahre also 79·1 pCt. und 157·1 pCt. mehr.

Der Gesammtverkehr der angekommenen und abgegangenen Schiffe bezifferte sich 1894 im Ostseegebiete auf 61.127 mit 11,586.799 Registertons Raumgehalt gegen 60.052 Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 9,926.503 Registertons im Jahre 1890. Der weitaus grösste Theil davon, nämlich 51·6 pCt. von der Zahl und 72·7 pCt. von dem Raumgehalte aller im Jahre 1894 im Ostseegebiete ein- und ausgelaufenen Schiffe, entfiel auf den Verkehr mit dem Auslande. Der Verkehr der deutschen Ostseehäfen unter sich betrug der Zahl nach 45·1 pCt. und der Ladefähigkeit nach 42·2 pCt. der Gesammtschiffsbewegung des Ostseegebietes, während der Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen nur 3·3 pCt. und 3·1 pCt. davon ausmachte.

Im Nordseegebiet erreichten im Jahre 1894 alle ein- und ausgegangenen Schiffe zusammen eine Zahl von 82.539 mit einem Gesammtraumgehalt von 20,216.483 Registertons netto gegen 69.970 Schiffe mit 16,327.781 Registertons im Jahre 1890. Nach der Schiffszahl kamen davon im Jahre 1894 auf den Verkehr der deutschen Nordseehäfen unter sich 71·1 pCt., auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen 26·4 pCt. und auf den Verkehr mit deutschen Ostseehäfen 2·5 pCt.; nach der Ladefähigkeit aller angekommenen und abgegangenen Schiffe entfielen aber 79·5 pCt. auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen, 18·6 pCt. auf denjenigen der deutschen Nordseehäfen unter sich und 1·9 pCt. auf den mit den deutschen Ostseehäfen.

Von der Gesammtheit der im Jahre 1894 im Deutschen Reiche angekommenen und abgegangenen Schiffe gehörten 104.735 (73·0 pCt. vom Gesammtraumgehalt) der deutschen Flagge an, und unter den im Jahre 1894 ein- und ausgelaufenen Dampfschiffen waren 47.724 mit 13,833.087 Registertons Raumgehalt (68·9 pCt. der Gesammtzahl oder 51·0 pCt. des Gesammtraumgehaltes der angekommenen und abgegangenen Dampfer) deutscher Nationalität. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Tarifirung von Haardecken, welche bei der Beförderung von Pulver und Munition verwendet waren. Ueber eine Anfrage hat das Eisenbahnministerium den Staatsbahn-Directionen Folgendes bekannt gegeben: Haardecken, welche bei der Beförderung von Pulver und Munition auf den diesseitigen Eisenbahnlinien verwendet waren, können nach der gegenwärtigen Fassung der Bestimmung des gemeinsamen österr.-ungar. Tarif-Theiles I, sub Abschnitt B, VII, d, unter die Ladegeräthe ebenso wenig als unter Filztafeln und Strohmatten einrangirt werden, und ist daher die gebührenfreie Abfertigung eine unrichtige. Aber auch als gebrauchte Emballagen können diese Haardecken in Anbetracht der dermaligen Fassung der Pos. E-19 der Güterclassification nicht behandelt werden. Dieselben fallen vielmehr unter die Pos. K-35 der Güterclassification (Kotzen, Lodenstoffe, ordinäre, etc.), wenn der für diese Position vorgeschriebenen Verpackungsart entsprochen wird. Im entgegengesetzten Falle sind Haardecken nach der Stückgutclasse I zu tarifiren. [E.-M.-Z. 825/III, ddto. 15. August.]

Tarifirung eiserner Rollbahnwagen. Ueber eine diesbezügliche Anfrage einer Staatsbahn-Direction hat das Eisenbahnministerium derselben Nachstehendes bekannt gegeben:

Unzerlegte neue Rollbahnwagen, verladen, also nicht auf eigenen Rädern laufend, fallen in die Pos. E-13 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I, und tarifiren somit nach Classe II—II—II, bezw. auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Classe II, A.-T. III a, A.-T. III b.

Unzerlegte gebrauchte Rollbahnwagen, nicht auf eigenen Rädern laufend, rangiren in die Pos. E-11 der gedachten Güterclassification und tarifiren nach Classe II—A—B.

Zerlegte Rollbahnwagen, ohne Unterschied, ob neu oder gebraucht, fallen unter die Pos. E-7 der oberwähnten Güterclassification und tarifiren daher nach Classe II—A—A, bezw. auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Classe A—B—B.

[E.-M.-Z. 820/III, ddto. 28. August.]

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. October:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold, (steuerfrei) für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (Salzkammergut) für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Ungar. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Obligationen. Für je Kr. 100 Capital Kr. 2.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 3.75 Silber. — 4½ pCt. Für je Mk. 500 Capital Mk. 11.25 Gold. — 4 pCt. Prioritäten. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871 fl. 3.75 Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen. Mk. 6.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen Serie X. Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, I. Em. fl. 5.— Silber.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl 4.— ö. W.

Verlosungen.

Am 1. Februar:

Salzkammergut-Localbahn. Prioritätsactien.

Am 30. Juni:

Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 1. September:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. März 1897).

Rückzahlungen.

Ab 1. October:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten (verlost am 15. Juni).

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1868, 1871 und 1872 (verlost am 31. Juli). — 4½ pCt. Goldprioritäten, Em. 1882 (verlost am 22. Juni).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er Markprioritäten (verlost am 1. Juli).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1874 und 5 pCt. Prioritäten II. Em. v. J. 1871 (verlost am 1. Juli).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1891 (verlost am 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Kaschau-Tornaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli).

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Partialobligationen.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Obligationen (verlost am 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Capitalsrückzahlung.

$4^1/_2$ percent. Markanleihe der Buschtěhrader Eisenbahn. Auf Grund des der Buschtěhrader Eisenbahn zustehenden Rechtes, vom Jahre 1890 an die Prioritätenanleihe ddto. Prag, am 1. October 1882, per ursprünglich Mk. 13,000.000 deutscher Reichswährung nach vorheriger mindestens sechsmonatlicher, entweder auf den 1. April oder 1. October eines Jahres zu richtender Aufkündigung rückzuzahlen, kündigt dieselbe den von der oberwähnten Prioritätsanleihe gegenwärtig noch unverlost aushaftenden Restbetrag per Nominale Mk. 6,000.000 deutscher Reichswährung zur Rückzahlung pro 1. April 1897 auf. Für diejenigen Inhaber der in Rede stehenden Schuldverschreibungen, welche ihre Schuldverschreibungen bis inclusive 31. Mai 1897 nicht zur Rückzahlung gebracht haben, wird der Capitalbetrag auf ihre Gefahr und Kosten zu Gericht erlegt werden.

Conversion und Emission.

Prioritätsobligationen der Prag-Duxer Eisenbahn. In Ausübung des der Gesellschaft gemäss Artikel II, Alinea 3, der Schuldverschreibungen der Prag-Duxer Eisenbahn vom 1. Juli 1884 per 88.044 Stück à Mk. 300 und vom 19. September 1891 per 50.000 Stück à Mk. 300 zustehenden Rechtes und in Durchführung des Protokollarübereinkommens mit der österreichischen Staatsverwaltung vom 22. Februar 1896, sowie des Generalversammlungsbeschlusses vom 14. März 1896 hat der Verwaltungsrath der Prag-Duxer Eisenbahn die Verlosung aller jener Prioritätsobligationen der Emission vom Jahre 1884 und vom Jahre 1891, welche bisher der Verlosung nicht unterzogen worden sind, am 1. September 1896 vornehmen lassen. — Dagegen emittirt die Prag-Duxer Eisenbahn eine 3percent. Prioritätsanleihe von Mk. 48,948.000, wovon Mk. 42,906.000 zur Convertirung, bezw. Einlösung der noch im Umlaufe befindlichen 4percent. Prioritätsobligationen von den Jahren 1884 und 1891 zu verwenden sind, Mk. 3,642.000 zur freiwilligen Convertirung der noch aushaftenden 5percent. Prioritätsobligationen vom Jahre 1883 reservirt werden und Mk. 2,400.000 zur Stärkung der vorhandenen Reserven zu dienen haben. Die Anleihe ist eingetheilt in 8158 Obligationen à Mk. 3000, 8158 Obligationen à Mk. 1500 und 40.790 Obligationen à Mk. 300 deutscher Reichswährung und wird laut Tilgungsplan im Wege jährlicher, am 30. Juni stattfindender Verlosungen in längstens 66 Jahren getilgt. Die Gesellschaft ist jedoch vom 30. Juni 1901 an berechtigt, in einem oder dem anderen Jahre eine beliebig grössere Anzahl von Obligationen, als nach dem Tilgungsplane vorgesehen, demzufolge auch alle noch umlaufenden Obligationen, zur Verlosung zu bringen. Die verlosten Obligationen sind sechs Monate nach der Ziehung fällig. Die Obligationen werden mit halbjährigen, am 2. Jänner und 1. Juli fälligen Coupons ausgegeben. Der erste Coupon ist am 2. Jänner 1897 fällig. Die Einlösung der Coupons und rückzahlbaren Obligationen erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren-, Stempel- oder sonstigen Abzug in Mark deutscher Reichswährung. Die Prag-Duxer Eisenbahn bietet einen Theilbetrag von Mk. 42,906.000 dieser 3percent. Prioritäten den Besitzern der 1. März 1897 zur Rückzahlung fälligen 4percent. Prag-Duxer Prioritätsobligationen von den Jahren 1884 und 1891 zum Umtausche an und eröffnet zugleich eine Subscription gegen Baar auf den verfügbar bleibenden Betrag. Die 4percent. Prioritätsobligationen werden à $100^1/_3$ pCt. zuzüglich 4 pCt. Stückzinsen vom 1. Juli bis 31 August a. c., die dagegen einzutauschenden 3percent. Prioritäten mit Coupons per 1. Jänner 1897 u. ff. à 90 pCt. zuzüglich 3 pCt. Stückzinsen vom 1. Juli a. c. bis 31. August a. c. verrechnet. Für Zeichnungen gegen Baarbezahlung beträgt der Subscriptionspreis 90 pCt. zuzüglich 3 pCt. Stückzinsen vom 1. Juli a. c. bis zum Tage der Abnahme.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Preisvertheilung.) Auf Grund der Prüfung der in Folge Preisausschreibens der geschäftsführenden Verwaltung vom März 1894 eingereichten Bewerbungen sind von dem nach den bestehenden Bestimmungen hiezu berufenen Preisausschusse des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen folgende Preise zuerkannt worden:

ein Preis von 7500 Mark

dem Oberbaurath Herrn A. Klose in Stuttgart für sein verbessertes System von Radial-Locomotiven;

je ein Preis von 3000 Mark

1. der Direction der Ausführungen für Eisenbahn-Oberbau, Abtheilung „Stossfangschiene“ in Berlin, für die verbesserte Schienenstossverbindung, genannt „Stossfangschiene“;
2. der Locomotivfabrik Krauss & Co. in München für ihr combinirtes Drehgestell für Locomotiven;

je ein Preis von 1500 Mark

1. dem Inspector Herrn A. Prasch in Wien für seine neuartige Signalcontrole;
2. dem Oberinspector Herrn F. Gattinger in Wien für seine Gewitterschutz-Vorrichtung;
3. dem Regierungsbaumeister Herrn Leschinsky in Breslau für seine selbstthätige Sicherung der Fahrstrasse beim Durchfahren eines Zuges gegen verfrühte Umstellung der Weichen;
4. dem Maschinendirector-Stellvertreter Herrn Belcsak in Wien für seine Wagenthür mit zweifacher Drehungsrichtung;
5. dem Eisenbahn-Bauinspector Herrn F. Maiss in Berlin für seine Verbesserungen an Locomotivpfeifen und deren Gestängen;
6. dem Regierungsrath Herrn Kemmann in Berlin für sein Werk „Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen“;
7. dem Bureauvorstand Herrn E. Rank in Wien für sein Werk „Das Eisenbahn-Tarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirthschaft und Verwaltung“;
8. dem Regierungs- und Baurath Herrn von Borries in Hannover und den Hinterbliebenen des Herrn Geheimen Baurathes Büte in Magdeburg für das Werk „Die nordamerikanischen Eisenbahnen in technischer Beziehung“;
9. dem General-Directionsrath Herrn Dr. Röll in Wien für seine „Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens“;
10. dem Geheimen Ober-Regierungsrath Herrn Dr. Gerstner in Berlin für sein Werk „Internationales Eisenbahn-Frachtrecht“.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. August d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Hafencapitän und Agent der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Louis Sternad in Galatz das Commandeurkreuz des fürstlich bulgarischen Civilverdienstordens, das Officierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Stern von Rumänien“ und das Officierskreuz des fürstlich bulgarischen Sanct Alexander-Ordens;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Balthasar Vidos in Triest den fürstlich bulgarischen Civilverdienstorden III. Classe;

der Capitän der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Alois Hartmann das Officierskreuz des kgl. serbischen Takowo-Ordens, das fürstlich bulgarische Erinnerungskreuz zweiter Classe und die fürstlich bulgarische Kriegsmedaille;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Richard Colledani in Triest den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden IV. Classe;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Friedrich Mosca in Triest den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden V. Classe und

der Lootse des Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest Franz Scalamera die kgl. italienische silberne Medaille „al valor di marina“

annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aenderung der Benennung der Station Ungar.-Hradisch St. E. G. Personenbahnhof.

Die an der gesellschaftlichen Localbahnstrecke Kunowitz—Ungar.-Hradisch gelegene Station Ungar.-Hradisch St. E. G. Personenbahnhof wird ab 1. October 1896 den Namen Ungar.-Hradisch transit führen.

Wien, am 24. September 1896. [701]

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen der Tarifhefte 1 und 2 vom 1. Juni 1892.

Am 10. November 1896 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Petroleum und Petroleumnaphtha im Verkehre zwischen Pardubitz (S.N.D.V.B. u. St.E.G.) einerseits und Altenburg, Chemnitz, Leipzig (Bayer., Berl., Dresdn. und Eilenb. Bahnhof), Lichtenstein-Callnberg, Oelsnitz i. V., Oschatz, Plagwitz-Lindenau (Sächs. und Preuss. Staatsb.), Rōderau, Stōtteritz, Wurzen und Zwickau in Sachsen andererseits ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 24. September 1896. [702]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Einführung directer Frachtsätze.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 treten unter Aufrechthaltung der im Tarife vom 1. April 1895 enthaltenen allgemeinen Tarifbestimmungen für die Beförderung von Pferden, Hornvieh und Borstenvieh im Verkehre zwischen Breslau (Schlacht- und Viehhof) einerseits, dann den in den erwähnten Tarif aufgenommenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze in Kraft, worüber bei den interessirten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie in den betheiligten Stationen Auskunft ertheilt wird.

Wien, am 23. September 1896. [703]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages IV zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz etc.

Mit 15. October 1896 tritt der IV. Nachtrag zum oben genannten Tarif in Kraft.

Durch denselben werden die ab 1. August 1896 bestehenden Frachtsätze der Tariftabelle A um vier Kreuzer per 100 kg erhöht, so dass ab 15. October 1896 die Frachtsätze der Tariftabelle A des Specialtarifes vom Schiffahrtsbeginn 1895 um acht Kreuzer per 100 kg erhöht zur Anwendung gelangen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 24. September 1896. [704]

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil II.

In Ergänzung der Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 99 vom 1. September 1896, Seite 1664, Nr. 631, wird bekannt gemacht, dass mit dem Nachtrage I für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker), sowie für Alkohol (Spiritus und Weingeist) auch specielle, nur im Rückvergütungswege Anwendung findende Frachtsätze (Ausnahmetarife I, bezw. V unter B) zur Einführung gelangen.

Wien, am 22. September 1896. [705]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Am 1. Juli wurde der 3. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, „Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind", ausgegeben.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Ausnahmetarif Nr. 5 für Düngemittel.) Mit Wirksamkeit vom 5. September ist der Ausnahmetarif Nr. 5 (für Düngemittel) auch im Verkehre zwischen Amanweiler Grenze und den sämmtlichen in den directen Verkehr einbezogenen bayerischen Stationen zur Anwendung gekommen.

Im Verkehre mit Lindau, Oberreitnau und Schlachters sind hiebei der Frachtberechnung die nachstehenden Entfernungen zu Grunde zu legen:

Amanweiler Grenze	—Lindau	502 km
„	—Oberreitnau	494 „
„	—Schlachters	489 „

Ausfuhrtarif für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. (Einführung des Nachtrages IV.) Zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito und Illowo transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen) trat mit Giltigkeit vom 1. September der IV. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält an Stelle des aufgehobenen Theiles IV für Alexandrowo transito einen neuen Theil IV für den Verkehr nach Thorn transito.

Druckstücke des Nachtrages sind durch Vermittlung der Verbandsstationen zu beziehen.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Einführung des Nachtrages II.) Zu Theil II a, Heft 4 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen) trat am 15. September der Nachtrag II in Kraft (gratis).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1480	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Sand, unverpackt	Neubäu Roding (Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen)	Taus (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Bestimmungen des Gütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Vom 1. October 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Ausnahmetarif Nr. 40, Abtheilung II, enthalten im Gütertarife Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	In Mark 0·24 0·22	In Mark 0·21 0·19	In Mark 0·03 0·03	Im Kartirungswege		
1481	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Briquetts, -Coaks- und -Coaksasche, Steinkohlen-Briquetts, -Coaks und -Coaksasche in der Richtung nach und von sächs. Stationen in offen gehauten Wagen	Nürschan, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und umgekehrt	Zittau, Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Lagegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Böhm.-Sächs. Kohlenverkehr vom 1. April 1896	Vom 1. October 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Böhm.-Sächs. Kohlenverkehr. Tarif vom 1. April 1896	Besteht keiner	76·3 Mark per 10.000 kg		Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im Sächs.-Oesterr. Güterverkehre (Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1892) bestehende Frachtsatz für die gleiche Relation von Mark 79·00 per 10.000 kg aufgehoben
1482	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K-2 der Gütercassification des Tarif-Theiles I	Beraun	Eger	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	30 kr. ö. W.	23 kr. ö. W.	7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1483	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte, als: Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen und Wicken	Ludwigshafen a/Rh. (Station der Pfälzischen Eisenbahnen) Mannheim (Station der grossh. Badischen Staatseisenbahnen)	Bregenz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. October 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Theil II vom 1. December 1894 für den Tirol - Vorarlberg - Südwestdeutschen Güterverkehr	Besteht keiner	1·37 Mark*)	1·37 Mark*)	Im Kartirungswege		

*) Der Frachtsatz von Mark 1·37 pro 100 kg findet auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Mannheim oder Ludwigshafen a/Rh. nach Konstanz gesandt werden und von da direct oder nach Einlagerung in Konstanz nach Bregenz weitergehen. In diesen Fällen wird der Unterschied zwischen der erhobenen und der directen Fracht im Wege der Rückvergütung erstattet.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	**)
1484	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft	**Malz** bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	**allen** österreichischen Eisenbahnstationen	**allen ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Die Malzsendungen geniessen den nebenstehenden Frachtnachlass, wenn dieselben auf den nachfolgenden österr. Eisenbahn-Linien, u. zw.: 1. auf den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, Theil II, Heft 1, Abschnitt A—C, ferner Theil II, Heft 2, Abschnitt A, dann Theil II, Heft 3, unter 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 19, 20 und 34 enthaltenen Linien, sowie auf der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza, 2. auf den Linien der in der 3. Rubrik genannten österr. Privatbahnen einen Durchlauf von **zusammengenommen mindestens** a) 81 bis 150 Kilometer b) über 150 Kilometer zurücklegen. Insofern in directen Verkehren für eine Relation zwei oder mehrere Routen zur Transportbedienung zugelassen sind, so ist diejenige dieser Routen in Bezug auf obige Distanzbestimmung für die Bemessung des Frachtnachlasses **massgebend**, welche den **kürzesten Durchlauf** auf den **österr. Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation aufweist.** Falls in einer Station sich **mehrere** Bahnhöfe befinden, wie z. B. in Olmütz, Prag etc., ist für die Ermittlung des Frachtnachlasses derjenige Bahnhof massgebend, für welchen sich im Sinne der vorstehenden Bestimmung der **kürzeste** Durchlauf bis zur Reichs-Grenzstation ergibt. Ueber die im Einzelfalle zur Transportbedienung zugelassenen Routen gehen die österr. Stationen Auskunft †)	Vom 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1897	Localtarife, Umschlagtarife, directe inländische Gütertarife der österr. Eisenbahn-Verwaltungen, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	**Verschieden**	**Verschieden**	ad a) 15 Kreuzer ö. W. ad b) 25 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	a) Bei Malzsendungen mit direct von der österr. Aufgabestation bis zur ausländischen Empfangsstation lautenden Frachtbriefen gegen Vorlage der auf die einrelchende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate; b) bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Bodenbach/Tetschen-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen und von da nach ausländischen Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden, gegen Vorlage der vorstehend unter a) bezeichneten Frachtbrief-Duplicate bis zur Umschlagsstation und der genau correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffs-Connaissements, beziehungsweise der Schiffs-Ladescheine; c) bei eingelagerten, bezw. reexpedirten Malzsendungen (vergl. die Rubrik „Besondere Bemerkungen") sind von der einreichenden Firma die Original-Frachtbriefe von der Aufgabe- bis zur Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation und die Frachtbrief-Duplicate von der Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation bis zur Bestimmungsstation vorzulegen; d) bei Malzsendungen, welche nach auf ausländischem Gebiete gelegenen Grenzstationen österreichischer Eisenbahnen bestimmt sind, ist ausserdem der bahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in der betreffenden Station thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden. Die unter a), b), c) und d) bezeichneten Documente müssen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien eingereicht werden	**)

) **Besondere Bemerkungen. Die in den einzelnen directen Güterverkehren zugelassenen Einlagerungen, bezw. Reexpeditionen bleiben aufrecht.
Eine Liquidirung der nach vorliegender Publication entfallenden Frachtnachlässe findet jedoch nur in dem Falle statt, wenn die Reexpedition der Malzsendungen innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Zugeständnisses bewirkt wird.

†) Beispiele vide umstehende Seite.

†) Beispiele:

Relationen:	Zur Transportbedienung zugelassene Routen:	Distanzen bis zur Reichsgrenzstation:	Frachtnachlass nach vorstehender Bestimmung:
		Kilometer	pro 100 kg
1. Linz—Colmar	1. via Simbach 2. via Arlbergbahn—Bregenz	115 *) 598	15 kr.
2. Schwarzbach—Aschaffenburg	1. via Furth i. W. 2. via Franzensbad	433 459	25 kr.
3. Olmütz (K.F.N.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Oderberg	115 *)	15 kr.
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof und Görlitzer Bahnhof)	via Bodenbach/Tetschen	380	
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Schlesischer Bahnhof)	via Halbstadt	203	
Olmütz (M.S.C.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Ziegenhals	130	

*) Massgebende Distanz.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1485	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Hohenstadt, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Mittelwalde ergibt	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife; II. Benützung des Weges über Mittelwalde bei Anwendung der directen Gütertarife oder der Localtarife der betheiligten Verwaltungen bis Mittelwalde	Vom 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1897	Localtarife oder die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	10 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Bei Malzsendungen nach Mittelwalde loco ist ausserdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in Mittelwalde thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	

1487	1488	Fortlaufende Nummer	1
K. k. Oesterr. Staatsbahnen	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Die Publication erfolgt von der	2
		und im Namen der	3
Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen a) Frendenthal b) Staab	Troppan (k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg Ad a) 1. via Jägerndorf oder 2. via Ziegenhals Ad b) via Furth i. W. ergiht	allen ausländischen Stationen via Lobenstein—Jägerndorf oder via Hennersdorf—Ziegenhals	nach	
I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der directen Tarife oder des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der directen Tarife *) oder des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ab Troppau (k.k.Oe.St.B.)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Vom 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1897	Vom 1. October 1896 bis anf Weiteres, längstens bis 30. September 1897	und gilt in der Zeit	7
Localtarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	Localtarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande für Troppau (k.k.Oe.St.B.) bestehenden directen Gütertarife	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Verschieden	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Verschieden	Verschieden	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Ad a) 1. 4 Kreuzer ö. W. 2. 11 Kreuzer ö. W. Ad b) 10 Kreuzer ö. W.	5 Krenzer ö. W.	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	12
Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Dieselben müssen spätetens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses ad a) bei der k. k. Staatshahn-Direction Olmütz, ad b) bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen eingereicht werden. Bei Malzsendungen, welche von Frendenthal nach Ziegenhals loco, hezw. von Staah nach Furth i. W. loco bestimmt sind, ist ausserdem der hahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erhringen, dass die Sendungen in den vorgenannten zwei Stationen tbatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	Gegen Vorlage der anf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Dieselben müssen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses hei der k. k. Staatshahn-Direction Olmütz eingereicht werden *) Die Route via Lobenstein—Jägerndorf, bezw. via Hennersdorf—Ziegenhals kommt nur im Verkehre ab Troppau (k.k.Oe.St.B.) in Betracht. Die Anwendung der betreffenden directen Tarife erfolgt ohne besondere parteiseitige Ronten- oder Abfertigungsvorschrift. Bei Malzsendungen nach Ziegenhals loco ist ansserdem der bahnämtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in Ziegenhals thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheheu muss	13
		Besondere Bemerkuugeu	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfülluug nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1488	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eisenbahnschwellen der Classe C	Mähr.-Budwitz	Aussig Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.	Kreuzer 45·6	38·5	7·1	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1897	Auf den Frachtbriefen muss die A.T.E. als Adressatin erscheinen. Die Frachtbegünstigung gilt nur für Schwellentransporte, welche für Regiezwecke der A.T.E. bestimmt sind	
				Chrast					38·9	29·8	9·1			
				Iglau					39·6	30·7	8·9			
1489	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Mauer- und Dachziegel	Friedland in Böhmen	Reichenberg transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen hat die Partei zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.	8·9 kr.	7·4 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege			
1490	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Čelakowitz	Aussig Oe.N.W.B. transit	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, hezw. Verbandstarif	Kreuzer 46·4	46·0	0·4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1897		
				Černožitz					78·1	75·0	3·1				
				Chlumetz					65·5	65·0	0·5				
				Königgrätz					74·2	74·0	0·2				
				Lihitz					56·4	56·0	0·4				
				Lihnowes					59·9	59·0	0·9				
				Lissa					46·4	46·0	0·4				
				Melnik					30·8	30·0	0·8				
				Neuhidschow					68·5	68·0	0·5				
				Nimburg					51·6	49·0	2·6				
				Ohora					72·4	68·0	4·4				
				Poděbrad					54·7	54·0	0·7				
				Předměřitz					75·7	75·0	0·7				
				Smidar					70·3	70·0	0·3				
				Smiřitz					77·5	75·0	2·5				
				Žiželitz					63·8	63·0	0·8				
				Chrasterhof					49·0	44·3	4·7				
				Junghunzlau					51·5	44·3	7·2				
				Kuttenthal					49·0	44·3	4·7				
				Münchengrätz	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. transit				50·5	46·3	4·2				
				Svijan-Podol					53·0	46·3	6·7				
1491	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Dombrau Karwin	Ács	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 9000 Tonnen.** Die Sendungen müssen an die Zuckerfabriken in Ács, bezw. Czinfalva oder Félszerfalva bestimmt sein. Im Uebrigen sind die für den Steinkohlen-Transport bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	Anf ein Jahr	Ausnahmetarif, Heft 3 für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, gültig vom 1. August 1894	138 Heller	122 Heller	16 Heller	Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende December 1897 vorzulegen sind		
					Vnlka-Pordány				122 Heller	112 Heller	10 Heller				

Fortlaufende Nummer	1492	1493	1494	1495
	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Böhm. Commercial-bahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kalksteine	Zuckerrüben	Kohle	Eisenbahn-Güterwagen, zweiachsige, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von je: c) 6500 kg bis 7000 kg; b) 5500 kg; a) 5000 kg. Eisenbahn-Personenwagen, dreiachsige, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufig. Gewichte von je: c) 16.500 kg; b) 16.000 kg; a) 15.000 kg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wöllersdorf	Trumau	Rokycan und Nezvěstic	Stauding transito (für Sendungen von Nesselsdorf)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Eszterháza-gyár	Pottendorf-Landegg	Přikosic	Granica transito (für Sendungen an die Lodzer Eisenbahn und Warschau-Wiener Eisenbahn)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Auf- und Abladen durch die Partei	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Auf- und Abladen durch die Partei	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif der betheiligten Verwaltungen	Localtarif	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		17 kr.	11·9 kr.	
			11·9 kr.	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	34 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer	10 kr.	7·5 kr.	c) 18 Gulden pro Wagen; b) 17 Gulden pro Wagen; a) 16 Gulden pro Wagen. c) 34 Gulden pro Wagen; b) 33 Gulden pro Wagen; a) 32 Gulden pro Wagen
			7·5 kr.	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		7 kr.	4·4 kr.	
			4·4 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1496	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Güter der Classe C, der Specialtarife 2 und 3, des Ansnahmetarifes I in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die genannten Güterclassen giltigen Tarifbestimmungen	Kojetein	Tobitschau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; bei den Zuckerrüben- und Rübenschnitze-Sendungen nebst dem tarifmässigen Aufladen auch Abladen durch Organe, bezw. auf Kosten der Parteien	Vom 1. October 1896 bis 30. September 1897	Localtarife	kr. 7·9	kr. 6	kr. 1·9	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Dublicate, bezw. Anfnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt		
				Kojetein	Loboditz				6·7	6	0·7			
				bezw. vice versa										
			2. Güter der Classe B, des Specialtarifes 1, dann Rohzucker, für alle diese Artikel bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Säcke bei Auflieferung in jedem Gewichte	Kojetein	Tobitschau				Verschieden	7	Verschieden			
				bezw. vice versa										
			3. Güter der Classe A, sowie für Güter der unter 1 und 2 angeführten Güterclassen, für alle diese Artikel bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Emballagen der Pos. E—19 d. Güterclassification des Tariftheiles I v. 1. Jänner 1893 bei Auflieferung in jedem Gewichte	Kojetein	Tobitschau				9·5	8	1·5			
				bezw. vice versa										
			4. Zuckerrüben und Rübenschnitze, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kojetein	Tobitschau				7·9	5	2·9			
				Uhritschitz					6·7	4	2·7			
				bezw. vice versa										
					Prerau loco				19·6	14	5·6			
			5. Rohzucker bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Tobitschau	Prerau transito für in der Richtung gegen Brodek, bezw. Radwanitz über Prerau hinaus gelegene Stationen				Verschieden	rücksichtl. Tobitschau—Prerau, plus der tarifmässigen Gebühr für Prerau Bestimmungsstation, gekürzt um 4 kr. pro 100 kg 14	Verschieden			
			6. Grosshornvieh in Wagenladungen	Kojetein	Tobitschau				11·5	8·8	2·7			
				bezw. vice versa					pro Quadratmeter Bodenfläche des verw. Wagens					

Besondere Bemerkungen.

Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma auf der Localbahn Kojetein—Tobitschau innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses beförderten Güter, bei welchen dieselbe in der Richtung nach Tobitschau und Loboditz als Empfängerin und in der Richtung von Tobitschau und Loboditz als Versenderin auf den Frachtdocumenten erscheint, zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der vorstehenden Begünstigungen nicht honificationsfähig sind.

Rücksichtlich der Grosshornvieh-Transporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, während der Geltungsfrist des Zugeständnisses, auf welche der Ansnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, wird für die Quantumsberechnung bis zu einer Anzahl von 300 Wagen jede Wagenladung mit einem Gewichte von 10.000 kg und bei Ueberschreitung von 300 Wagen jede Wagenladung über 300 mit einem Gewichte von 2000 kg in Rechnung gestellt.

Wird innerhalb der Geltungsfrist dieses Zugeständnisses durch die die Refactie reclamirende Firma auf der Localbahn Kojetein—Tobitschau ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) an Gütern aller Art befördert, so wird gegen Vorlage der in der Rubrik 13 „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, etc." namhaft gemachten Documente für die laut Vorstehendem sub 1—6 begünstigten Güter aus den bei einem Minimal-Verfrachtungsquantum von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) zugestandenen ermässigten Frachtsätzen eine Sperrefactie von 0·5 kr. per 100 kg, und für die übrigen Güter, bezüglich welcher vorstehend eine Frachtbegünstigung nicht fixirt ist, aus den normalen tarifmässigen Frachtsätzen eine Refactie von 0·5 kr. per 100 kg vergütet. Bei Ermittlung des Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) wird bezüglich jener Grosshornvieh-Transporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, auf welche der Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, für jede Wageuladung nur ein Gewicht von 2000 kg zu Grunde gelegt, welches letztere zugleich auch für die Berechnung der Sperrefactie bei diesen Transporten als Grundlage dient.

Fortlaufende Nummer	1497	1498	1499
Die Publication erfolgt von der Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	1. Rüben, Rübenschnitte und Saturationsschlamm in vollen Wagenladungen	Die sonstigen unter 1) nicht genannten Güter in vollen Wagenladungen	Güter aller Art in vollen Wagenladungen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pohrlitz oder Grosshof bezw. vice versa	Pohrlitz oder Grosshof bezw. vice versa	Rohrbach i. M. loco Gross-Seelowitz bezw. vice versa
nach	Gross-Seelowitz via Branowitz-Rohrbach i. M.	Gross-Seelowitz via Branowitz-Rohrbach i. M.	Aussig für die Aussiger Zuckerraffinerie Franz Fieber
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 15.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Einhaltung der für die hezüglichen Güter bei Beförderung in vollen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen		Auflieferung von 60.000 Tonnen.*) Auflieferung von 40.000 Tonnen.*) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. October 1896 bis 30. September 1897	Vom 1. October 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Bis Ende September 1897
Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	12 kr.	5 kr.	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verscbieden	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei den Sendungen n a c h Gross-Seelowitz auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen v o n Gross-Seelowitz auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Rückvergütungsstempel der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt		Original-Frachtbriefe, auf d. Namen der Aussiger Zuckerraffinerie Franz Fieber als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen
Besondere Bemerkungen	Zur Quantumsnachweisung werden auch alle durch die die Refactie reclamirende Firma während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses in den nebenbezeichneten Relationen in geringeren Mengen als vollen Wagenladungen per Bahn expedirten Sendungen, bei welchen dieselbe in der Richtung n a c h Gross-Seelowitz als Empfängerin und in der Richtung v o n Gross-Seelowitz als Versenderin auf den Frachtdocumenten erscheint, zugelassen, ohne dass jedoch für diese Transporte eine Refactie vergütet wird		*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg
			Kreuzer ö. W.
Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.	8·8	8·4	0·4
Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.	10·2	9·8	0·4
	10·5	10·1	0·4
	10·7	10·3	0·4
	8·8	8·4	0·4
	8·8	8·4	0·4
	9·6	9·2	0·4
Braunkohle	8·8	8·4	0·4
	10·2	9·8	0·4
	10·5	10·1	0·4
	10·7	10·3	0·4
	8·8	8·4	0·4
	8·8	8·4	0·4
	9·6	9·2	0·4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1500	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Tabak- und Tabakfabrikate	Prag k. k. St. B. und Smichow	Schlan	Aufgabe als Frachtgut und in jedem Gewichte	Vom 1. October bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	38 kr.	30 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
1501	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbaumaterialien und Geräthschaften	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Borki wielkie	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bahnhof der Localbahn Borki wielkie—Grzymalów bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. October bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. ö. W. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1897 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Klosterneuburg-Weidling** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt im heurigen Jahre die Verlängerung des Frachtenmagazines nebst Herstellung eines Stationsbrunnens zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 24.000·— an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 12. October 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Glessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

GANZ & Cie.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

Budapest und Leobersdorf bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (530)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Grubenanlagen,
Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungsmaschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-**Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 301

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 111. **Wien, 29. September 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Aus den Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die normalspurige Ergänzungslinie der projectirten Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz von Sedlitz nach Obernitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Leopold Bohumil Graf Thun-Hohenstein in Stephan im Vereine mit Dr. Alois Bauer, Reichsraths-Abgeordneten und Gutsbesitzer in Podseditz, Dr. Albin Vic. Tschinkel, Advocaten in Teplitz, und Victor Noback, Bauunternehmer in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die normalspurige Ergänzungslinie der projectirten Localbahn Sedlitz-Tschischkowitz von Sedlitz nach Obernitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. September 1896. Z. 7849/I.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 23. September d. J. unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Ritter von Guttenberg abgehaltenen Vollversammlung wurden zuerst die von der Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegten Bauvergebungs-Elaborate für die Hochbauten in den Stationen Nussdorferstrasse und Gersthof, ferner für die Zugförderungsanlagen in Hütteldorf, dann für Unterbauarbeiten in den Losen Oa und Ob sammt Hochbauarbeiten in der Station Gumpendorferstrasse genehmigt.

Desgleichen stimmte die Commission dem von der Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegten Detailprojecte für das dritte Geleise in der Strecke Hauptzollamt—Praterstern, woselbst die Wiener Verbindungsbahn zugleich als Theilstrecke der Wienthallinie der Stadtbahn mitbenützt wird, unter der Voraussetzung zu, dass die Gemeinde Wien, welcher das Project vorerst noch zur Aeusserung zuzustellen ist, gegen dasselbe keine Einwendungen erhebt; unter dieser Voraussetzung wird dasselbe sodann dem Eisenbahnministerium behufs Anordnung der politischen Begehungscommission vorgelegt werden.

Ein weiterer Beschluss betraf den genehmigten Verkauf von beim Baue erübrigten Grundflächen per 349 m² in Penzing und von 1007, bezw. 172 m² in Neulerchenfeld an die Besitzer von Nachbargrundstücken, bezw. an die Gemeinde Wien.

Der Vergebung der Ausführung von zwei elektrischen Waggonaufzügen im Hauptzollamtsbahnhofe an den Lieferanten Freissler in Wien auf Grund seines bei beschränkter Offertverhandlung eingelangten Angebotes wurde zugestimmt; bezüglich der Lieferung von Waarenaufzügen für die Stationen Hauptzollamt, Heiligenstadt und Michelbeuern soll eine öffentliche Offertausschreibung stattfinden.

Endlich wurde anlässlich des ungünstigen Ergebnisses der letzten Offertausschreibung der Gemeinde Wien für die vereinigte Bauausführung der Wienthallinie der Stadtbahn und der Wienflussregulirung in der Strecke Schikanedersteg—Hauptzollamt der Beschluss gefasst, ein aus Vertretern der Commission, der drei dieselbe bildenden Curien, sowie der Donauregulirungs-Commission zu bildendes Comité mit dem Studium der Frage zu betrauen, welche Massnahmen angesichts der in letzter Zeit wahrgenommenen übermässigen Preisaufschläge der Offerenten namentlich gegenüber etwaigen

Coalitionsversuchen der grossen Bauunternehmer zur Hintanhaltung der sonst zu besorgenden namhaften Ueberschreitungen der genehmigten Kostenanschläge zu ergreifen wären.

Die Wahl der Mitglieder dieses Comité wurde vorbehaltlich der Bestimmung der Vertreter der Gemeinde Wien durch den Stadtrath sofort am Schlusse der Sitzung vorgenommen.

Aus den Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Eine Bahn kann von einer Partei nicht auf Ersatz belangt werden, wenn letztere auf Grund der bahnseits erfolgten Gewichtsermittlung im Frachtbriefe eine unrichtige Zolldeclaration vornimmt und dafür in eine Zollstrafe verfällt.

(Entscheidung vom 13. Juni 1896, Z. 46.473.)

Mit Frachtbrief ddto. Krakau den 9. Mai 1895 wurden in der Station Krakau von S. B. 25 Kisten Orangen und Citronen nach Granica aufgegeben. Diese Kisten wurden bahnämtlich gewogen, und wurde ein Gewicht von 451 kg constatirt. In Granica wurde die Sendung vom Empfänger übernommen und beim russischen Zollamte verzollt. Dortselbst wurde von der Partei eine Zolldeclaration überreicht und in dieselbe das im Frachtbrief ersichtliche Gewicht eingesetzt. Da dasselbe aber das im Frachtbriefe constatirte um mehr als 8 pCt. überstieg, musste von der Partei als Zollstrafbetrag 16 Rubel 80 Kopeken bezahlt werden. — Dieser Betrag wurde von der Partei bei dem k. k. Bagatellgerichte in Handelssachen in Wien im Klagewege gegen die Bahn geltend gemacht, weil nach ihrer Ansicht nur durch Verschulden der letzteren diese Zollstrafe verwirkt wurde, indem die Bahn ein falsches Gewicht im Frachtbriefe feststellte.

Die Geklagte verweigerte die Zahlung, indem sie sich darauf berief, dass die Eisenbahn zur Abwage des Gutes bei der Aufgabe nur insoweit verpflichtet sei, als die Erfüllung des Frachtvertrages in Betracht kommt, die Verwiegung daher lediglich zu dem Zwecke stattfinde, um die Transportgebühr zu bemessen und ein Beweismittel für etwaige bei der Abgabe sich ergebende Gewichtsdifferenzen zu schaffen, dass aber die Eisenbahn, zumal sie keine öffentliche Wäge- und Massanstalt sei, für die Richtigkeit des von ihr ermittelten Gewichtes, falls dasselbe vom Absender in die Zolldeclaration eingesetzt wird, sich bei der zollämtlichen Abwage jedoch als unrichtig herausstellt, keinerlei Haftung trage, und daher der Partei für die derselben aus diesem Grunde auferlegte Zollstrafe nicht regresspflichtig werde.

Mit Urtheil des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 13. Juni 1896, Z. 46.473, wurde das Klagebegehren mit nachstehender Begründung abgewiesen:

Vor Allem muss constatirt werden, dass nach Punkt I des Protokolles zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 dieses Uebereinkommen auf solche Sendungen nach Grenzstationen nicht anzuwenden ist, nachdem der Absender diese Anwendung nicht ausdrücklich begehrte. Demnach kommt hier das Betriebsreglement vom 10. December 1892 zur Anwendung, und wenn es auch richtig ist, dass nach § 53, Abs. 3 desselben die Bahn verpflichtet ist, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen, so ist damit noch nicht bestimmt, dass die Bahn dadurch verantwortlich ist für den Schaden, welcher aus einer unrichtigen Abwage für die Partei ausserhalb des Frachtvertrages entsteht. Durch die bahnämtliche Abwage ist ein Beweis für den Frachtvertrag gegen die Bahn hergestellt, dass die Sendung ein solches Gewicht gehabt hat, und die Bahn ist bei Erfüllung des Frachtvertrages und insoweit es den Frachtvertrag betrifft, haftbar, als sie nicht den Gegenbeweis führen kann, dass das Gewicht dem constatirten nicht entspricht. Sie kann also die Fracht nur nach diesem Gewichte berechnen, und ist auch verpflichtet, wenn sie bei der Aufgabe ein gewisses Gewicht constatirt hat, insoweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch ein solches Gewicht abzuliefern. Im Weiteren aber ist die Bahn nicht haftbar, dass das Gewicht ein richtiges sei, da die Bahn nicht eine öffentliche Wägeanstalt ist, sondern nur die Abwage zum Zwecke des Frachtvertrages und innerhalb desselben stattfindet.

Die Bahn war also, da sie auch die Verzollung nicht vornahm, nicht verantwortlich dafür, dass die Verzollung, welche im vorliegenden Falle nicht in den Frachtvertrag eingeschlossen war und von der Bahn nicht vorgenommen wurde, nach dem im Frachtbriefe verzeichneten Gewichte erfolgte. Es war Sache der Partei, welche die Verzollung vornahm, sich von dem richtigen Gewichte zu überzeugen und dasselbe in die Declaration einzusetzen. Es liegt also nur ein Verschulden desjenigen, der die Verzollung vornahm, vor, deshalb war das Klagebegehren abzuweisen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Salzburg—Wörgl: Erweiterung der Station Hallein.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat den Bauconsens für das Project über die Erweiterung der Station Hallein der Linie Salzburg—Wörgl im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4312/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung eines Güterschuppens sammt Kanzleianbau in der Station Wien: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für den in der Station Wien auszuführenden Güterschuppen sammt Kanzleianbau im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3811/IV.]

— (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Schmalspurgeleises und eines Lastenaufzuges in Floridsdorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für das Project, betreffend die Herstellung eines Schmalspurgeleises mit Handbetrieb sammt Lastenaufzug in der Station Floridsdorf der Linie Wien—Krakau für das Lebensmittelmagazin für Bedienstete der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3359/IV.]

— (Localbahn Troppau—Bennisch: Herstellung eines Kohlenschuppens in Mladetzko: Bauconsens.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des Projectes für den Anbau eines Kohlenschuppens an das Gütermagazin in der Station Mladetzko den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4199/IV.]

Elektrische Kleinbahn in Reichenberg. (Centralanlage: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 25. Juni durchgeführten politischen Begehung des von der Stadtgemeinde Reichenberg vorgelegten Projectes für die geänderte Lage der Centralstation der elektrischen Kleinbahn in Reichenberg, sowie für das zu derselben führende neue Verbindungsgeleise hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach erfolgter Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 7875/I.]

Projectirte Localbahn Böhmisch-Brod—Mochov. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Bezirksvertretung in Böhm.-Brod vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Böhm.-Brod der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Mochov zum Anschlusse an die derzeit ausschliesslich dem Güterverkehre dienende Localbahn Čelakowitz-Mochov die Trassenrevision und Stationscommission auf den 6. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 10.536/I.]

Localbahn Borki wielkie - Grzymałów. (Variante km 30·750: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich des Projectes einer Variante der Localbahn Borki wielkie-Grzymałów von km 30·750 bis Ende dieser Bahn auf den 8. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Skałat Anton Hołodinski betraut. [E.-M.-Z. 10.532/I.]

Waldbahn Krechowice-Suchodół. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. September die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Fürsten Casimir Lubomirski vorgelegten Detailprojectes für die schmalspurige Waldbahn Krechowice-Suchodół die politische Begehung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und den Bauconsens im eigenen Wirkungskreise zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.093/I.]

Zahnradbahn von Marbach a. d. Donau nach Maria-Taferl. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 16. September die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Julius Spiesecke und August Stix in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Zahnradbahn von Marbach a. d. Donau nach Maria-Taferl im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 8500/I.]

Ausland.

Schweiz. (Zusatz zum Transportreglement.) In Bezug auf die Zulassung des Artikels Calcium-Carbid zum Transport auf Eisenbahnen hat der schweizerische Bundesrath folgenden Beschluss gefasst:

1. Unter die in Anlage V zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen aufgeführten Güter, welche bedingungsweise zum Transport zugelassen werden, ist folgende Bestimmung aufzunehmen:

„Calcium-Carbid muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden."

2. Diese Vorschrift tritt sofort in Kraft und ist in den nächsten Nachtrag zum Transportreglement aufzunehmen.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Mit Zustimmung des schweizerischen Eisenbahn-Departements ist der Stationsname Affoltern bei Höngg in „Affoltern bei Zürich" abgeändert worden.

— (Jahresfahrplan für den internen Verkehr.) Das schweizerische Eisenbahn-Departement hat sich, nach einer Erklärung seines Vorstehers im Nationalrath, das Ziel gesetzt, die Bahnverwaltungen zu veranlassen, für Winter und Sommer die gleichen Eisenbahn-Fahrpläne aufzustellen, somit einen Jahresfahrplan einzuführen, damit die gleichen Züge und Abfahrtszeiten für das ganze Jahr im internen Verkehre bestehen. Das Departement hofft, diese Verbesserung in nicht allzu ferner Zeit zu erreichen.

— (Gesetz für Bau und Betrieb von Nebenbahnen.) Anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes vom Post- und Eisenbahn-Departement für das Jahr 1895 im schweizerischen Nationalrath setzte das Departement den Rath in Kenntniss, dass es sich mit der Frage der Aufstellung besonderer Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen befasst, das Gutachten eines Fachmannes eingeholt hat und bald in der Lage sein werde, das Ergebniss dieser Studien einbringen zu können. Dabei wird auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, welche sich, angesichts der grossen Verschiedenheiten der Nebenbahnen in der Schweiz, für die Ausarbeitung eines solchen Gesetzes ergeben. Mit Rücksicht auf die stetige Vermehrung der Zahl der nicht unter die Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen passenden Nebenbahnen erachtet die Commission eine besondere Regelung der Verhältnisse dieser Secundär- und Localbahnen für durchaus nothwendig und sieht der baldigen Einreichung einer diesfälligen Vorlage entgegen.

— (Gebühr für Ertheilung von Eisenbahnconcesionen.) Ein auf Einführung einer Gebühr für Ertheilung von Eisenbahnconcessionen, als Schutzwehr gegenüber einer grossen Zahl von Concessionsgesuchen, welche keineswegs einem wirklichen Verkehrsbedürfniss, sondern oft einzig der Speculationssucht entsprungen sind, hinzielendes Postulat wurde vom schweizerischen Nationalrath verworfen. Es geschah dies mit der Begründung, der Antrag stehe im Widerspruche mit dem Grundsatze des Eisenbahngesetzes, wonach der Bund den Bau und die Entwicklung der Bahnen fördern soll.

— (Simplondurchstich.) Die Botschaft des schweizerischen Bundesrathes an die Bundesversammlung über den Simplondurchstich und die bezüglichen Verhandlungen mit Italien constatirt mit Genugthuung, dass es den unverdrossenen Bemühungen nach langwierigen Verhandlungen, die sich durch mehr als zwei Jahrzehnte hinzogen, endlich gelungen ist, mit dem Nachbarstaate, dem der neue Verkehrsweg die Schweiz noch enger verbinden soll, zu einer vollständigen Einigung über die technischen Grundlagen des Projectes und die internationalen Beziehungen zu dem gemeinsamen grossen Werke zu gelangen. Es stehe zu hoffen, dass auch das italienische Parlament, dem die getroffenen Vereinbarungen unterbreitet sind, denselben seine Genehmigung nicht versagen werde. Der Bundesrath nimmt an, die Bundesversammlung werde von seinen Ausführungen in zustimmendem Sinne Kenntniss nehmen. Schon jetzt die Genehmigung des Staatsvertrages auszusprechen, wäre seines Erachtens verfrüht. Er ist der Ansicht, es sei damit noch zu warten, bis die auf die Financirung des Unternehmens bezüglichen Fragen noch eine weitere Abklärung erfahren haben werden, insbesondere die vorgesehenen Subventionen — die schweizerischen wie die italienischen — als gesichert betrachtet werden können.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Erweiterung des Bahnhofes in Zürich.) Der schweizerische Bundesrath hat am 4. Juni den von der Nordostbahn vorgelegten Plänen für die bis 1. Juni 1897 reichende erste Bauperiode der Bahnhoferweiterung in Zürich, unter gewissen Vorbehalten, die Genehmigung ertheilt. Es bilden diese Arbeiten einen Theil des seinerzeit von der Nordostbahn-Direction aufgestellten und vom Verwaltungsrathe genehmigten Gesammtprojectes für die Erweiterung des Bahnhofes Zürich. Sie wurden in Folge Zunahme des Verkehres im Allgemeinen und mit Rücksicht auf die bevorstehende Einführung der Linie Zug—Thalweil—Zürich dringend nothwendig.

— (Unübertragbarkeit der Rückfahrkarten.) Anlässlich der Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten um einen Tag wurde auf Verlangen der Bahnverwaltungen im Nachtrag II zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen die Bestimmung aufgenommen: „Die Retourbillets und die Rundreisebillets sind nur für diejenigen Personen, welche mit denselben die Reise angetreten haben, zur Rückreise, bezw. zur Weiterreise giltig. Der Kauf und der Verkauf von theilweise benützten Retour- und Rundreisebillets sind verboten. Insbesondere unterliegt der gewerbsmässige Handel mit solchen Billets, sowie die Vermittlung dieses Handels den Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über die Bahnpolizei vom 18. Februar 1878 (Art. 6—10), sofern nicht auf Grund der Strafgesetze Bestrafung eintritt." Gegen diese Bestimmungen, soweit sie die Rückfahrkarten betreffen, wurden im Nationalrathe ernstliche Bedenken erhoben und folgende, auf eine theilweise Aufhebung derselben hinzielende Beschlüsse gefasst:

1. Der Bundesrath wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob dem II. Nachtrage zum Transportreglement der Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen nicht die Genehmigung zu entziehen sei, soweit in diesem Nachtrage die Retourbillets schlechthin als unübertragbar erklärt werden, dagegen nicht, soweit gewerbsmässiger Handel mit Retourbillets fortan als unzulässig erklärt wird.

2. Der Bundesrath wird eingeladen, Mittel und Wege zu suchen, wie die Bahngesellschaften veranlasst werden können, den Mehrbetrag nicht benützter Retourbillets über die einfache Taxe hinaus zurück zu erstatten.

Italien. (Eisenbahn München—Mailand über Engadin.) Wir entnehmen dem „Giornale dei Lavori Pubblici" nachstehende interessante Mittheilungen, betreffend den Bau einer directen Linie zwischen München und Mailand über Engadin,

welche um ein Bedeutendes kürzer wäre als die Gotthard-Linie: Die neue Eisenbahn müsste von der Linie München—Weilheim—Garmisch—Partenkirchen abzweigen, durch das Loisachthal, den Griesenpass über Lermoos nach Imst führen, von Landeck abzweigen, längs des Inns das Engadin, dann den Maloia-Pass übersetzend, in das Thal Valbregaglia einbrechen und dann in Chiavenna in die Linie Chiavenna—Lecco—Mailand einmünden. Die neue Linie hätte eine Länge von 440 km und könnte in neun Stunden zurückgelegt werden, während die heutige Linie über Verona 602 km lang ist und 16 Stunden Fahrt erfordert. Mittelst dieser Linie würde sich München mit der internationalen Linie Berlin—Mailand—Genua in Verbindung setzen und an einem grossen Theile des Verkehres zwischen dem östlichen Deutschland und Genua participiren. Auch die Verbindung zwischen Wien und Mailand über Simbach und München, 850 km, wäre kürzer als jene über Pontafel, welche 990 km lang ist. Mailand würde von dieser Eisenbahn den bei Weitem grössten Vortheil ziehen. Der Weg über Engadin wäre jenem über den Splügen wegen der bedeutend grösseren Höhe des letzteren vorzuziehen. Ausser Italien hätte zunächst die Schweiz ein Interesse an einer kürzeren Verbindung des Engadins mit dem Eisenbahnnetz. Nur Oesterreich zöge vielleicht einen geringeren Nutzen, und wird auch daselbst ein völlig entgegengesetztes Project in Erwägung gezogen, nämlich jenes für eine Eisenbahn Imst-Nassereith-Reutte-Füssen, welches eine Verbindung zwischen der Linie Augsburg—Ulm und Innsbruck bezwecken soll. Wie Mailand heute das Centrum des italienischen Verkehres mit Deutschland ist, so würde München durch den Bau der erstgedachten Eisenbahn das Centrum des deutschen Verkehres mit Italien repräsentiren.

— (Umgestaltung und Erweiterung der Station Rimini.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, hat die General-Direction der Italienischen Südbahn das Project für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Rimini und für die Errichtung neuer Werkstätten der staatlichen Genehmigung vorgelegt. Die Arbeiten sind in vier Gruppen eingetheilt, welche in vier auf einander folgenden Zeitperioden zur Ausführung zu gelangen haben. Die Gesammtkosten sind auf 2,477.000 Lire veranschlagt.

— (Elektrische Eisenbahn Chiento-Nerina und Abzweigung Piedipaterno-Spoleto.) Unter dem Vorsitze des Senators Mariotti haben sich in Visso alle Vertreter der betheiligten Gemeinden wegen des Baues einer elektrischen Eisenbahn Chiento-Nerina versammelt. Die neue Linie wäre 120 km lang. Das Project wurde genehmigt und ein Executivcomité aufgestellt. Die elektrische Kraft soll der Wasserfall Delle Marmore liefern.

— (Biellesische Localbahnen.) Die Verwaltung der Biellesischen Localbahnen hat auf allen Linien den Tour- und Retourverkehr mit 20percentiger Ermässigung eingeführt. Für Schüler, welche zur Schule und von der Schule nach Hause fahren, wurde eine Ermässigung von 65 pCt. zugestanden.

— (Vergebung des Baues der Strecke Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca.) Das Project wegen Vergebung des Baues der Strecke Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca der Eisenbahn Aulla-Lucca ist von dem Oberen Rathe für öffentliche Arbeiten genehmigt worden.

— (Eisenbahn Neapel-Vesuv.) Uebereinstimmend mit dem Gutachten des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten hat das Obere Comité der Eisenbahnen seine Zustimmung zur Ertheilung der Concession an den Ingenieur Alfred Minieri für die zweite und dritte Strecke der normalspurigen Eisenbahn von Neapel (Piazza del Municipio) über Bellavista zur unteren Station des Vesuvs gegeben. Diese zwei Strecken, deren Gesammtlänge 17·440 km beträgt, führen, und zwar die zweite Strecke über S. Giovanni, Teduccio, S. Giorgio, Cremona, Bellavista, Cava nach Vetarelli, die dritte Strecke über Pugliano-Osservatoris nach der Station Vesuv.

— (Tarifangelegenheiten.) Die Mittelmeerbahn hat auch im Namen der Adriatischen und Sicilischen Eisenbahn dem Ministerium für öffentliche Arbeiten den Entwurf eines neuen Specialtarifes Nr. 11 für Eilgut zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Tarif betrifft den Eisenbahn-Packetdienst. Mit Ausnahme der venetianischen Eisenbahn, der zum Cumulativdienst mit der Mittelmeer- und Adriatischen Eisenbahn zugelassenen Seeschiffahrtsunternehmungen und der Eisenbahn Palermo-Marsala-Trapani haben alle Eisenbahn-Verwaltungen ihre Zustimmung zum Verkehre der Eisenbahnpackete auf ihren Linien gegeben.

— (Rundreiseverkehr auf den Sicilischen Eisenbahnen.) Die General-Direction der Sicilischen Eisenbahnen hat über Wunsch des General-Inspectorates der italienischen Eisenbahnen behufs Einführung eines neuen Rundreiseverkehres im internen Dienste des Netzes einen Antrag der Regierung zur Genehmigung vorgelegt. Danach sollen combinirbare Rundreisebillets zur Ausgabe gelangen.

— (Italienische Secundärbahnen.) In den ersten zehn Monaten des laufenden Betriebsjahres, das ist vom 1. Juli 1895 bis 30. April 1896, waren die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen folgende:

Linienbezeichnung		1895—96	1894—95	Differenz	
Neapel-Nola-Baiano	L.	293.440	292.646	+	794
Basaluzzo-Frugarolo	„	7.580	7.463	+	117
Turin-Rivoli	„	120.603	123.274	—	2 671
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	262.547	257.908	+	4.639
Sardische Secundärbahnen	„	612.580	587.421	+	25.159
Turin-Ciriè-Lanzo	„	459.734	441.349	+	18.185
Biellesische Localbahnen	„	171.128	155.118	+	16.010
Santhià-Biella	„	562.746	560.746	+	2.000
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	229.612	247.141	—	17.529
Lugano-Eisenbahn und Schiffahrt	„	64.898	62.277	+	2.621
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	„	340.944	322.664	+	18.280
Novara-Seregno	„	439.610	400.411	+	39.199
Eisenbahn Reggio Emilia	„	222.379	185.542	+	36.837
Poggibonsi-Colle	„	49.540	39.680	+	9.860
Torre-Arsiero	„	132.920	142.061	—	9.141
Bologna—Massa-Lombarda	„	233.600	229.266	+	4.344
Vicenza-Schio	„	307.300	304 960	+	2.340
Parma-Suzzara	„	130.100	127.633	+	2.467
Cividale-Portogruaro	„	196.300	212 416	—	16.116
Conegliano-Vittorio	„	67.900	70.042	—	2 142
Padua-Montebelluna	„	122.400	126.355	—	3.955
Arezzo-Stia	„	109.000	112.071	—	3.071
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	608.500	622.788	—	14.288
Suzzara-Ferrara	„	249.690	230.603	+	19.087
Bergamo-Ponte della Selva	„	284.188	234.755	+	49.433
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	1,343.414	1,298.888	+	44.526
Fossano-Mondovi	„	31.662	30.057	+	1.605

Spanien. (Unterstützung nothleidender Bahnen.) Nach jahrelangen Unterhandlungen ist zwischen den Eisenbahn-Gesellschaften und dem Minister der öffentlichen Arbeiten Ende Mai ein Vergleich zu Stande gekommen, der den nothleidenden Bahnen durch zeitweise Aussetzung der Tilgung ihrer Anleihen ermöglichen soll, die gegenwärtige schlechte Geschäftslage zu überstehen. Die Grundlagen dieses Vergleiches sind nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." folgende:

1. Alle dem Vertrage beitretenden Eisenbahn-Gesellschaften setzen die Verfallzeit der Concessionen auf den 1. Juli 1980 fest, und zwar sowohl bezüglich derjenigen Concessionen, deren Dauer 99 Jahre beträgt, als auch hinsichtlich derjenigen von kürzerer Dauer.
2. Die Gesellschaften verpflichten sich, die Tarife einheitlich zu gestalten und für alle Linien eine gleichmässige Güterclassen-Eintheilung anzunehmen, soweit es in Anbetracht der Anforderungen des Verkehres irgend möglich ist.
3. Die Gesellschaften verzichten behufs Entwicklung des Bergwerks- und Hüttengewerbes auf die Zollfreiheit und Ausnahmetarife für ihre Betriebsmittel;
4. Um die Entwicklung des Ackerbaues zu begünstigen, verpflichten sich die Gesellschaften, alsbald nach Genehmigung des gegenwärtigen Gesetzentwurfes bedeutend höhere als die bisher gemachten Tarifermässigungen für Getreide und Mehl aus dem Innern des Königreiches nach den Küsten und Märkten zu bewilligen, ferner Tarifermässigungen für Wein, landwirthschaftliche Maschinen und Werkzeuge, Dünger und Kohlen in allen Richtungen ihrer Netze.
5. Die Gesellschaften versprechen, Landleute und Ansiedler mit 50 pCt. Ermässigung zu befördern.
6. Die Regierung wird ihre guten Dienste den Schuldschein-Inhabern leihen, damit diese sich zu einem Vergleich mit den Gesellschaften herbeilassen, der die Befürchtung einer Zahlungseinstellung beseitigt.

Zunächst hat der Ministerrath diesen vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit den Vertretern der Gesellschaften getroffenen Vergleich zu prüfen.

Schiffahrt.

Schweiz. (Weiterführung der Hüninger Canals bis Basel.) Die schweizerische Bundesversammlung hat den Bundesrath ermächtigt, mit dem Deutschen Reiche, auf Grundlage einer zwischen der Regierung von Basel-Stadt und derjenigen von Elsass-Lothringen zu Stande gekommenen Vereinbarung, bezüglich der Weiterführung des Hüninger Canals bis Basel einen Staatsvertrag abzuschliessen. Zu den Kosten der Canalverlängerung (Binnencanal), der Hafenanlage und Wasserspeisung, welche auf 3,725.000 Frcs. veranschlagt sind, leistet der Bund dem Canton Basel-Stadt einen Beitrag von 1,000.000 Francs, zahlbar in Jahresraten von 100.000 Frcs., beginnend mit dem Jahre 1897. Das Project sieht in Basel zwei Hafenbassins von je 500 m Länge und 25 m Breite vor, so dass in der Längsrichtung bequem 10 Schiffe, in der Querrichtung bequem vier Schiffe neben einander Platz haben. Der Niveauunterschied zwischen dem Wasserspiegel im Hafen und dem niedrigsten Wasserspiegel im Hüninger Canal beträgt 14·44 m und wird mittelst drei Schleusen überwunden, welche eine Höhe von 4·72—5 m erhalten. Die Schleusen sind 43 m lang und 5·30 m breit. Der Binnencanal erhält eine Sohlenbreite von 10 m, welches Mass ein Kreuzen beladener Schiffe gestattet. Die Wassertiefe ist zu 2·20 m im Minimum angenommen. Das Wasser zur Speisung der Hafenbassins, der Schleusen und der zwischen denselben gelegenen Partien des Binnencanals soll vom Rhein mittelst Pumpen gehoben werden. Dazu sind täglich 17.280 m³ Wasser bei 14 m Hubhöhe erforderlich. Im Schosse des Rathes wurde noch der Wunsch ausgesprochen, die Pläne für die Ausführung des Projectes möchten so festgestellt werden, dass daraus kein ungünstiges Präjudiz für die etwaige spätere Weiterführung des Canals in das Innere der Schweiz geschaffen werde.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. September bis 1. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

25. Septhr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste", Capitän P. Harlovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno. Cattaro, Budna und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

26. Septhr., um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Tritone", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Niohe", Capitän G. Damianovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

29. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffnng in Gravosa anf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und anf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän A. Petris, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. October, um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

25. Septhr., Dampfer „Carlotta", Capitän G. Nicolich,
28. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Martinolich,
30. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Martinolich, } um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:

Sonntag den 27. September, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Sonntag den 27. September, Dampfer „Carlotta" von Venedig nach Triest und retour. Abfahrt von Venedig um 8 Uhr Früh, von Triest um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

27. Septhr., um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Niohe", Capitän G. Damianovich, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

27. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Diana", Capitän G. Morovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

30. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän A. Orlando, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnug in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

1. October, um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum), Dampfer „Austria", Capitän G. Ghezzo, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batnm. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien nnd in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kohe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. „ nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Marq. Bacqnehem", Capitän G. Costanzo, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kohe.

Brasilianischer Dienst.

31. October, Dampfer „. . . . ", Capitän . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Peruambnco, Bahia nnd Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.)

1. Die 21·520 km lange Strecke Schwarzenau—Zwettl der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist vom Tage der Betriebseröffnung ab;
2. die am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene 18·51 km lange Strecke Meseritz—Schwerin a. d. Warthe der kgl. Eisenbahn-Direction Posen, sowie
3. die am 1. Mai für den Güterverkehr eröffnete Breslauer Umgehungsbahn

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. September d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Director der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hofrath Ludwig Ritter Ullmann v. Erény in Wien das Grossofficierskreuz des fürstlich bulgarischen Civilverdienstordens und den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden III. Classe;

der Schiffs-Oberinspector der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Carl Suppán in Wien das Commandeurkreuz des kgl. rumänischen Kronenordens und den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden III. Classe;

der Inspector der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Theodor Kuh in Wien den fürstlich bulgarischen Civilverdienstorden III. Classe;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Amerigo Bilaffer in Triest den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden IV. Classe, und

der Director der Salzkammergut-Localbahn Conrad Prandl in Salzburg den fürstlich bulgarischen Civilverdienstorden V. Classe annehmen und tragen dürfen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C., Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagon.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

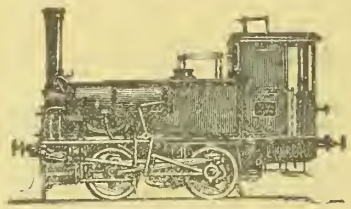
(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

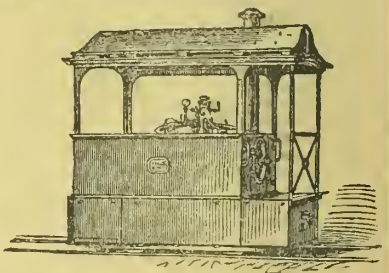
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

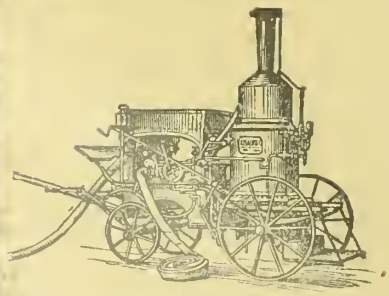
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.

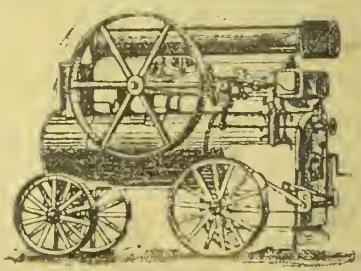


(515)

Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Eröffnung der Station „Köln-Bonnthor" und Einbeziehung derselben in die Tarifhefte 3 und 4.

Im Nachhange zur Kundmachung vom 4. September 1896, betreffend die Einbeziehung der Station „Köln-Bonnthor" vom Tage der Betriebseröffnung in das Tarifheft 2 des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes, wird hiemit bekannt gegeben, dass die Eröffnung der Station „Köln-Bonnthor" am 1. October 1896 erfolgt, und dass diese Station mit dem gleichen Tage mit den für die Station „Köln-Süd" vorgesehenen Frachtsätzen und unter Beschränkung auf die Abfertigung von Ladungen in offenen Wagen (mit oder ohne Decke) und in Kalkwagen in die Tarifhefte 3 und 4 des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes einbezogen wird.

Wien, am 25. September 1896. [706]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif vom 1. September 1896.

Einbeziehung der Station Eisenach in den Ausnahmetarif 16.

Mit Giltigkeit vom 10. October 1896 wird die Station Eisenach der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt in den Ausnahmetarif 16 (für lebendes Geflügel) des Tarifes für den obverzeichneten Verkehr mit folgenden Schnittsätzen einbezogen:

Schnitt-Tafel B

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Stückgut für 100 kg in Pfennig	für einen einbödigen Wagen in Mark	für einen mehrbödigen Wagen in Mark
713	Eisenach . . .	1588	155·30	203·30

Die bezüglichen Frachtsätze der Schnitt-Tafel A sind aus dem vorstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen.

Wien, am 26. September 1896. [707]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Neuausgabe der Tarifübersicht.

Am 1. October 1896 gelangt eine Neuauflage der Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Exemplare dieser Tarifübersicht sind zum Preise von 2 fl. bei dem Tarif-Verkaufsbureau der Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, zu beziehen.

Wien, am 24. September 1896. [708]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag IV zum Anhange zu den Tarifen (Theil II) vom 1. Jänner 1895.

Der im Verordnungs-Blatt Nr. 105 vom 15. September 1896 auf Seite 1737 (Kundmachung Nr. 659) angekündigte Nachtrag IV zu dem obigen Anhange tritt nicht am 1. October 1896, sondern erst am 1. November 1896 in Wirksamkeit.

Wien, am 27. September 1896. [709]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn Gesellschaft.

Aufhebung der aus Anlass der Betriebsstörung in Brüx eingeführten Lieferzeitzuschlagsfrist.

In Folge Behebung der Betriebsstörung in unserer Station Brüx, beziehungsweise Einführung des normalen Verkehres daselbst wird der durch Kundmachung de dato 12. September 1896 für den Hilfsroutenverkehr verlautbarte Zuschlag zu der gewöhnlichen Lieferfrist mit 26. September 1896 ausser Kraft gesetzt.

Teplitz, am 25. September 1896. [710]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Herabsetzung der Ladefrist.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. September 1896, Z. 2743/III, wird im hierseitigen Bahnbereiche vom 1. October 1896 angefangen bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 24. December 1896 die bei Wagenladungsgütern mit 24 fortlaufenden Stunden normirte Auflade-, bezw. Abladefrist für mineralische Kohle, Kalksteine, Ziegel, Bruchsteine, Rüben, Rübenschnitte und Kalkschlamm auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Prag, am 25. September 1896. [711]

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 15. October 1896 tritt zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Februar 1896 der Nachtrag III in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind zum Preise von 0·10 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 19. September 1896. [712]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1502	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Dnx und Dnx-Ladowitz	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Auflieferung von 40.000 Tonnen.*)	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Directer Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kreuzer ö. W.			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der Zuckerraffinerie Nestomitz als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					11·8	11·4	0·4			
				Triebschitz					13·2	12·8	0·4			
				Holtschitz-Seestadtl					13·5	13·1	0·4			
				Schwaz-Kuttowitz					13·7	13·3	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					11·8	11·4	0·4			
									12·6	12·2	0·4			
				Dux und Dux-Ladowitz		Auflieferung von 60.000 Tonnen.*)			11·8	11·4	0·4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					13·2	12·4	0·8			
				Triebschitz					13·5	12·7	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					13·7	12·9	0·8			
				Schwaz-Knttowitz					11·8	11·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					12·6	12·2	0·4			
1503	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Hanf b) Werg		Fenerthalen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 15. October bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Bestehen keine	Centimes ad a)	ad b)	Im Kartirungswege		
				Wien I K.E.B. (Westbahnhof)						257	221			
				Budapest-dunapartiteher-pályaudvár Budapest-fővárosi közraktárak Budapest-Józsefváros						346	310			
				Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti-pályandvár Budapest-Kelenföld Budapest-deli vasut										
				Köhánya alsó-pályaudvár Köhánya-Felsö-pályaudvár						350	314			
				Ujvidék						434	398			
				Vukovár						395	377			
				Barcs						332	314			
				Sziszek						342	325			
1504	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Kosteletz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen
					Ptin					34·6				
					Konitz					36·6				
					Džhell-Jessenetz					37·6				
					Kornitz					38·6				
					Gewitsch-Jaromeřic					40·6				
					Gross-Opatowitz					41·6				
					Türnan					42·6				
					Mähr.-Trübau					41·6				
					Kunzendorf					39·6				
					Blosdorf					38·6				
										38·6				

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				Das Zugeständniss wird gemacht										

1505	1506	1507
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen
Kohlen, mineralische	Rohzucker	Güter aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut, laut Güterclassification des gemeinsamen Tarifes „Theil I“ a) der I. (Normal-) Classe; b) der Classe II: c) der Wagenladungsclasse A
M.-Ostrau: Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Tlumacz-Palahicze	oder vice versa: Troppau, Mähr.-Ostrau, Friedek-Mistek
Landskron	Chybi	Budapest-: dnuaparti tebér-pályaudvár, Ferenczváros, fövambáz, fövárosi közraktárak, Józsefváros, kitérő, Lipotváros, nyngoti-pályandvár, Palota-Ujpest
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	ad a) und ad b) bei Aufgabe von beliebigen Mengen; ad c) bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Bis Ende September 1897	Bis Ende September 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896
Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	Kartirungs-Frachtsatz laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 123 ex 1895, Pos. 1648, bezw. Berichtigung hiezu im Verordnungs-Blatte Nr. 128 ex 1895, Seite 1984	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II. Heft 2“, vom 1. Jänner 1896, resp. Localtarife
Heller 92·2 / 91·4	110 kr.	ad a) 318 kr. / ad b) 257·5 kr. / ad c) 161 kr. ad a) 300·5 kr. / ad b) 240·5 kr. / ad c) 153·5 kr. ad a) 293 kr. / ad b) 233 kr. / ad c) 151·5 kr.
Heller 10·0 / 10·0	76 kr.	ad a) 302·7 kr. / ad b) 219 kr. / ad c) 157·5 kr. ad a) 289·2 kr. / ad b) 207·5 kr. / ad c) 150·2 kr. ad a) 286·8 kr. / ad b) 205·5 kr. / ad c) 148·9 kr.
Heller 82·2 / 81·4	34 kr.	ad a) 15·3 kr. / ad b) 38·5 kr. / ad c) 3·5 kr. ad a) 11·3 kr. / ad b) 33·0 kr. / ad c) 3·3 kr. ad a) 6·2 kr. / ad b) 27·5 kr. / ad c) 2·6 kr.
Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1508	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6 und E-7 der Güterclassification im Tarife „Theil I“	Friedek-Mistek	dunaparti teherpályaudvar Ferenczváros fővámház fővárosi közraktárak Józsefváros Kitérő Lipótváros nyugoti pályaudvar Palota-Ujpest	a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-7 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 2“ vom 1. Jänner 1896	Kreuzer		Im Kartirungswege		
									a) 209 b) 132 c) 121	164·9 128·2 115	44·1 3·8 6			
				Friedland					a) 205·5 b) 129·5 c) 119	161·4 125·5 113	44·1 4 6			
				Gollescbau					a) 208·5 b) 140 c) 128	177·4 137·5 122	31·1 2·5 6			
				Mähr.-Ostrau u. Ostrau-Montanbahn					a) 210·5 b) 133 c) 121	166·2 129·1 115	44·3 3·9 6			
				Oderberg					a) 213 b) 135 c) 123	168·7 131 117	44·3 4 6			
				Schönbrnnn					a) 208·5 b) 131·5 c) 121	164·2 127·7 115	44·3 3·8 6			
				Tescben					a) 200 b) — c) 122	173·2 — 118	26·8 — 4			
				Troppau					a) 218 b) 138·5 c) 126	173·5 134·6 120	44·5 3·9 6			
				Trzynietz					a) 197·5 b) — c) —	181 — —	16·5 — —			
1509	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Göding	Kassa	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe II allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 448 Heller a) 328 Heller		Im Kartirungswege		
					Epetjes				a) 448 Heller b) 358 Heller					
1510	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Zwittau	Poysdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Verschleden	81 Heller		Im Kartirungswege		
1511	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Milch als Eilgut	Enese	Wien (S.B. E.W.A. St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Niederösterr. Verband-Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893	204	160	44	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leer retour gehende, als Eilgut	Encse	Wien (S.B. E.W.A. St.E.G.)				151	134	17			
									Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1512	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Brüx A.T.E.	Prag Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Oesterr. Eisenbahn-Verband	54 kr.	38 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
1513	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc.	Braunau am Inn	Bozen-Gries Innsbruck Schwaz	Bestimmungen des Tarifes für den Bayerisch-Oesterr. Grenzverkehr vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 4	Vom 10. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Bayerisch-Oesterr. Grenzverkehr vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 4, Ausnahmetarif 10 a	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 210 148 136		Im Kartirungswege		
				Oberndorf-Altheim	Bozen-Gries Innsbruck Schwaz					214 155 140				
				oder zurück										
1514	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt b) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Trzebinia	Csácza Zsolna Ruttka Rózsahegy Liptó-Szt. Miklos Poprad-Felka Igló Kassa Eperjes	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	kr. ö.W. a) b) 31·1 32·8 40·9 42·6 52·8 54·5 65·8 67·1 72·9 74·2 90·2 91·4 95·4 97·9 78·5 82·2 66·3 70·0		Im Kartirungswege			
1515	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel als Frachtgut	Station Kladno	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und demgemäss bei Weiterbeförderung ab Komotau (A.T.E.) im Regiewege abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I—V	31·4 kr. ö. W.	24·2 *) kr. ö. W.	7·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege		

Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorgelegt werden müssen

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung.

*) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1516	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Güter der Tarifclassen I und II	T a u s	Nussdorf, Wien II (K.F.J.B.) und Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg — 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 2. October bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	172 kr. 160 kr.	150 kr. 135 kr.	22 kr. 25 kr.	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
37	Nr. 107 vom 19. September 1896	Nr. 1457	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Holz des Specialtarifes 2 b) Holz der Classe C	Zwittau	Poysdorf	Vom 3. Tage nach erfolgter Publication	An Stelle der hiemit zur Aufhebung gelangenden Frachtsätze tritt der in diesem Verordnungs-Blatte für die gleichen Artikel und für dieselbe Relation verlautbarte Frachtsatz in Kraft

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Klosterneuburg-Weidling** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt im heurigen Jahre die Verlängerung des Frachtenmagazines nebst Herstellung eines Stationsbrunnens zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 24.000·— an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 12. October 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der Eisenwerke Assling der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

1845

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 112. **Wien, 1. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Rechnungsabschluss und Vermögensnachweis der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1895. — Aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1894. — Inland: Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Rechnungsabschluss und Vermögensnachweis der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1895.

Aus dem Berichte, welchen die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde über die Rechnungsabschlüsse und Vermögensnachweise dieser Cassen dem k. k. Eisenbahnministerium erstattet hat, ist Nachfolgendes hervorzuheben:

Die Zahl der bei den österreichischen Privatbahnen bestehenden Betriebskrankencassen hat sich von 28 im Jahre 1894 mit Beginn des Jahres 1895 durch die Verstaatlichung der Mährisch-schlesischen Centralbahn und der Böhmischen Westbahn auf 26 vermindert. Die Gesammteinnahme im Jahre 1895 betrug fl. 837.021·18, gegen fl. 800.436·69 im Jahre 1894, daher eine Mehreinnahme von fl. 36.584·49 im Jahre 1895 zu constatiren ist, welche durch die grössere Anzahl von Mitgliedern die Begründung findet. Die sonstigen Einnahmen, wie auch die Zinsenerträgnisse weisen keine nennenswerthen Aenderungen gegenüber dem Vorjahre auf, wogegen die ausgewiesenen Coursgewinne im Jahre 1895 nur fl. 43·30 betrugen, gegen fl. 20.432·86 im Jahre 1894, was durch die Baissebewegung an der Wiener Börse am Schlusse des Jahres 1895 begründet ist. Diesem Gewinne steht ein Coursverlust von fl. 6194·13 gegenüber.

Die Ausgaben per fl. 777.333·06 vertheilten sich:

Krankengelder und Entbindungskosten	fl. 453.099·55	= 58·3	pCt.
Aerzte	„ 126.361·84	= 16·3	„
Medicamente	„ 89.489·61	= 11·5	„
Spitalskosten	„ 23.131·88	= 2·9	„
Beerdigungskosten	„ 31.542·24	= 4·1	„
Verwaltungskosten	„ 2.098·23	= 0·3	„
Sonstige Ausgaben	„ 45.415·58	= 5·8	„
Coursverluste	„ 6.194·13	= 0·8	„
Summa	fl. 777.333·06		

Die Krankengelder, die naturgemäss den grössten Theil der Auslagen bilden, sind von fl. 390.769·09 im Jahre 1894 auf fl. 453.099·55 im Jahre 1895 gestiegen. Die Verwaltungskosten sind im Berichtsjahre neuerlich zurückgegangen, da die Bahnverwaltungen dieselben zumeist auf eigene Rechnung führen; dagegen sind die „sonstigen Ausgaben" erheblich gestiegen, und zwar von fl. 29.244·29 im Jahre 1894 auf fl. 45.415·58 im Jahre 1895, in welcher Post ein Theil der Kosten der in Falgendorf activirten Feriencolonie für kränkliche Kinder von Krankencassamitgliedern verrechnet ist, ebenso vergrösserten sich die Ausgaben für jene Beneficien, welche den Familienangehörigen der Mitglieder gewährt worden sind.

Der Gebahrungsüberschuss per fl. 59.688·12 wurde im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen den Reservefonds zugeführt, welche bereits die Höhe von fl. 936.572·52 erreicht haben.

Die Anlage dieser Reservefonds wurde im Sinne des § 27 des Krankenversicherungsgesetzes überprüft, und sind die Gesammtanlagen folgende:

in Werthpapieren	fl. 859.102·86
deren Stückzinsen	„ 7.920·92
„ Sparcassaeinlagen	„ 20.100·14
„ Baargeldguthaben	„ 48.562·53
„ Inventarien	„ 886·07
Summa	fl. 936.572·52

Aus der vorstehenden Darlegung ist zu entnehmen, dass die Ergebnisse der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankencassen auch im Jahre 1895, wie in den Vorjahren, äusserst günstige waren, wobei zu berücksichtigen ist, dass alle diese Krankencassen sowohl ihren Mitgliedern Leistungen gewähren, welche die gesetzlichen Mindestleistungen zumeist weit übersteigen, und dass ausserdem alle diese Cassen auch die Familienangehörigen der Mitglieder berücksichtigen.

Aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1894.

Die Vermehrung der einfachen Betriebslänge des schweizerischen Bahnnetzes im Jahre 1894 beträgt 76.371 m. Davon sind 55.666 m Bahnen mit Locomotivbetrieb und 20.705 m Tramways.

Die einfache Betriebslänge sämmtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz nach Abzug der von mehreren Bahnen gemeinsam benützten Strecken und der im Ausland gelegenen Strecken schweizerischer Bahngesellschaften, aber einschliesslich in der Schweiz gelegener Bahnstrecken ausländischer Unternehmungen, betrug Ende 1894 3,571.524 m. Diese Länge vertheilt sich, wie folgt:

Normalbahnen	2,966.481 m
Schmalspurbahnen 1 m, davon 23.766 m mit Zahnrad	424.826 „
Schmalspurbahnen 0·75 m (Liestal-Waldenburg)	13.535 „
Zahnradbahnen (Bergbahnen, für 53.639 m Spurweite 0·80 m, für 24.496 m Spurweite 1·435 m)	78.135 „
Elektrische Bahnen (7377 m à 1 m, 3899 m à 1·435 m Spurweite)	11.326 „
Drahtseilbahnen (7427 m mit Wassergewichtmotor, 5934 m mit elektrischem Motor und 1795 m mit Turbinenmotor)	15.105 „
Tramways (23.879 m mit elektrischem Motor, 19.823 m mit Pferden, 15.317 m mit Locomotiven und Pferden, 4756 m mit Locomotiven, 2927 m mit comprimirter Luft)	62.116 „
zusammen wie oben	3,571.524 m

Zweispurig werden betrieben:	
Normalbahnen mit Locomotivbetrieb	371.027 m
Drahtseilbahnen	1.591 „
Tramways	17.046 „
zusammen	389.664 m

Für die von schweizerischen Bahnunternehmungen auf eigene Rechnung betriebenen Linien, einschliesslich der gemeinsam benützten und der im Ausland gelegenen Strecken, ergeben sich auf Ende 1894 folgende Zahlen:

I. Bahnen mit Locomotivbetrieb.

Die Betriebslänge betrug 3544 km, davon 3167 km oder 89·36 pCt. eingeleisig und 377 km oder 10·64 pCt. zweigeleisig.

Die Baukosten bezifferten sich auf 1,027.597 Frcs., was für das Bahnkilometer 313.567 Frcs. ergibt.

Der Totalbestand der Locomotiven war 947 Stück, für das Bahnkilometer 0·264.

Die mittlere Leistungsfähigkeit der Locomotive betrug 268 HP., der Triebachse 103 HP., für das Bahnkilometer 70·8 HP. (für die Gotthardbahn 382, bezw. 123·6, bezw. 142·9 HP.).

Das mittlere Adhäsionsgewicht der Locomotive war 29 t (Gotthardbahn 42·4 t), das mittlere Leergewicht 33·7 t (Gotthardbahn 48·1 t), das mittlere Dienstgewicht 40·9 t (Gotthardbahn 59·3 t).

Der Totalbestand der Personenwagen betrug 2395 Stück mit 6155 Achsen, 1·71 für das Bahnkilometer, und 107.764 Sitzplätzen, 17·51 für die Wagenachse oder 30·03 für das Bahnkilometer. Ihr Eigengewicht beträgt 4·11 t für die Wagenachse und 0·235 t für den Sitzplatz (Gotthardbahn 5·53, bezw. 0·326 t).

Der Totalbestand der Lastwagen war 11.314 Stück mit 22.700 Achsen, 6·32 für das Bahnkilometer, und 125.893·8 t Tragkraft, 5·55 t für die Achse, 35·08 t für das Bahnkilometer. Ihr Eigengewicht beträgt 3·24 t für die Achse und 0·584 t für die Tonne Tragkraft.

Die Leistungen des Rollmaterials waren folgende:

Locomotiven 30.270 Locomotivkilometer für die Maschine,

Personenwagen 28.016 Achskilometer für die Wagenachse,

Lastwagen 12.969 Achskilometer für die Wagenachse.

Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden betrug 42,714.957 (I. Classe 1·06 pCt., II. Classe 16·05 pCt., III. Classe 82·89 pCt.) oder 12.139 für 1 Bahnkilometer. Die mittlere Ausnützung der Sitzplätze war 27·71 pCt., und jeder Reisende hat im Durchschnitt 19·72 km befahren.

Das Gesammtgewicht aller Güter, einschliesslich Gepäck und Thiere, betrug 10,579.419 t (Gepäck 1·39 pCt., Thiere 2·0 pCt., Güter aller Art 96·61 pCt.) oder 3007 t für das Bahnkilometer. Die mittlere Ausnützung der Tragkraft war 31·6 pCt, und hat jede Tonne im Durchschnitt 59·12 km befahren.

Der Ertrag des Personentransportes betrug 42,933.752 Frcs. (I. Classe 8·1 pCt., II. Classe 29·41 pCt., III. 62·49 pCt.) oder 42·57 pCt. der ganzen Transporteinnahmen.

Der Ertrag des Gepäcks-, Thier- und Gütertransportes betrug 57,919.541 Frcs. (Gepäck 5·82 pCt., Thiere 5·19 pCt., Güter aller Art 88·99 pCt.) oder 57·43 pCt. der ganzen Transporteinnahmen.

Die Transporteinnahmen betrugen 100,853.293 Frcs. (94·45 pCt. der Gesammteinnahmen), für das Bahnkilometer 28.661 Frcs. (Gotthardbahn 58.276 Frcs.), für das Nutzkilometer 4·14 Frcs., für das Achskilometer 18·16 Frcs.

Die Gesammteinnahmen betrugen 106,783.517 Frcs., für das Bahnkilometer 30.346 Frcs. (Gotthardbahn 60.828 Frcs.), für das Nutzkilometer 4·38 Frcs., für das Achskilometer 19·23 Frcs.

Die reinen Betriebsausgaben betrugen 54,394.427 Francs, 87·56 pCt. der Gesammtausgaben, 53·93 pCt. der Transporteinnahmen; für das Bahnkilometer 15.458 Frcs., für das Nutzkilometer 2·23 Frcs., für das Achskilometer 9·79 Frcs. Sie setzen sich zusammen aus: Allgemeine Verwaltung 5·44 pCt., Unterhalt und Aufsicht der Bahn 23·05 pCt., Expeditions- und Zugsdienst 31·02 pCt., Fahrdienst 40·49 pCt.

Die Gesammtausgaben betrugen 62,124.990 Frcs., 58·18 pCt. der Gesammteinnahmen, für das Bahnkilometer 17.655 Frcs. (Gotthardbahn 32.768 Frcs.), für das Nutzkilomer 2·55 Frcs., für das Achskilometer 11·19 Francs.

Der Ueberschuss der Gesammteinnahmen über die Gesammtausgaben bezifferte sich auf 44,658.527 Frcs., 41·82 pCt. der Gesammteinnahmen, für das Bahnkilometer 12.691 Frcs., für das Nutzkilometer 1·83 Frcs., für das Achskilometer 8·04 Frcs.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt bei einem Anlagecapital von 1.159,034.830 Frcs. einen Ertrag von 42,037.633 Frcs. = 3·627 pCt. Ausbezahlt wurden an

Anleihenzinsen 24,736.984 Frcs. = 3·887 pCt., an Actienzinsen (Dividenden) 18,243.413 Frcs. = 4·560 pCt. des Capitals.

II. Drahtseilbahnen.

Die Anlagekosten betrugen 9,823.285 Frcs. Für das Bahnkilometer variiren dieselben zwischen 275.566 Francs bei Biel-Magglingen und 1,519.076 Frcs. bei der Zürichbergbahn.

Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 2,357.408.

Der Reinertrag in Percenten des Anlagecapitals variirt von 0·16 bei Biel-Magglingen bis 15·75 bei der Gütschbahn.

III. Tramways.

Die Anlagekosten betrugen 7,355.258 Frcs. Für das Bahnkilometer variiren dieselben zwischen 21.978 Francs und 163.199 Frcs.

Die Zahl der beförderten Personen betrug 13,883.092. Den grössten Verkehr für den Tag und das Bahnkilometer weist die Züricher Tramway auf mit 1434 Personen. Diese ergeben auch den grössten Reinertrag, entsprechend 16·15 pCt. des Anlagecapitals.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Juli 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	3095	23.029	7.548	33.672	130	268	27	425	1·2	476	7	115	.	14	.	1	5	2	13
Nordöstliche Linien	440	4.747	4.917	10.104	4	18	6	28	0·2	14	3	15	.	1	.	4	.	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	266	.	266	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	868	186	1.116	8	3	1	12	1·0	14	.	4	.	.	.	.	1	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	583	253	898	7	8	.	15	1·6	14	1	7	1	.	.	.	.	.	12
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.242	930	2.358	.	1	1	2	0·0	.	1	4	.	1	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	434	508	1.897	2.839	46	20	7	73	2·5	86	7	30	.	.	.	.	.	.	14
Eisenbahn Wien-Aspang	.	336	775	1.111	.	15	.	15	1·3	9	.	65	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	229	446	.	3	6	9	2·0	10	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	539	4.751	4.520	9.810	34	17	4	55	0·5	57	1	7	2	.	.	.	1	.	4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	124	496	.	620	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	192	62	254	.	2	.	2	0·7	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5.118	589	6.079	11	15	.	26	0·4	27	1	5	1	.	1	.	4	.	12
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	709	5.642	3.379	9.730	91	140	9	240	2·4	198	.	113	4	32	2	.	.	.	10
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	265	39	304	.	1	.	1	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	861	8.507	620	9.988	70	37	.	107	1·0	92	2	30	.	.	.	.	.	.	14
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.594	279	1.873	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	8	248	279	535	3	1	3	7	1·3	3	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	45	1.178	.	1.223	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	6937	59.787	26.502	93.226	404	550	64	1018	.	1004	23	404	8	48	3	5	11	2	81

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·0 „
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
4. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
5. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
6. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . 0·2 „
7. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·3 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·4 „
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·5 „
10. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·7 „
11. Istrianer Staatsbahn . . . . . 1·0 pCt.
12. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·0 „
13. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . 1·2 „
14. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 1·3 „
15. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·3 „
16. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 1·6 „
17. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 2·0 „
18. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·4 „
19. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 2·5 „

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Itzkany-Suczawa: Ankuppelung von Personenwagen an die Locomotive.) Die Einstellung der Personenwagen unmittelbar hinter der Locomotive, ohne Einschaltung eines Sicherheitswagens, bei den gemischten Zügen der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Itzkany-Suczawa wurde mit der Einschränkung genehmigt, dass diese Züge aus nicht mehr als acht Achsen bestehen dürfen. [6. September, E.-M.-Z. 3481/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Telephonlinie am Bahnhofe Hauptzollamt.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien in Folge des Baues der Wiener Stadtbahn zwischen der nördlichen Platzinspection am hiesigen Hauptzollamte und der am dortigen Bahnhofe befindlichen Wächterhütte Nr. 5 eine telephonische Verbindung herstellen lassen, welche auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb activirt wurde. [G.-I.-Z. 16.036.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes.) Auf der Tagesordnung der letzten Sitzung standen ausschliesslich Tarifsachen, von denen die „Ztg. d. V. D. E.-V." nachstehende hervorhebt: die Tarifirung von Samen und Sämereien in Ballen, von Diamantia (gekörnte oder gepulverte Eisen- oder Stahlmasse), von Kupfervitriol, von „geschönten Erdfarben" und von Graphit, ferner die Detarifirung von altem Papier, bedrucktem oder beschriebenem u. s. w., und endlich die Tarifirung von Aussteuergut. Dieser letzte Punkt war veranlasst durch einen Antrag von Interessenten, dahingehend, „Aussteuergut (Heiratsgut), d. h. überwiegend gebrauchte, zur Einrichtung neuer Haushaltungen bestimmte Gegenstände aus dem Haushalte der Ausstattenden" als neue Position in den Specialtarif III aufzunehmen. Der Landeseisenbahnrath hat jedoch beschlossen, nach dem Antrage der ständigen Tarifcommission die Ablehnung dieses Antrages zu befürworten, weil die Tarifermässigung für solches Gut auch Frachthinterziehungen zeitigen würde, da es vielfach schwer festzustellen wäre, ob das aufgegebene Gut auch thatsächlich „Aussteuergut, das aus dem Haushalt der Ausstattenden stammt", sei. Für gerechtfertigt erklärt wurde dabei aber die Einreihung des Umzugsgutes in den Specialtarif III, weil bei der Verlegung eines schon bestehenden Haushaltes auch minderwerthige Gegenstände mitgeführt werden. Nach Erledigung der Tagesordnung stellte Herr von Arnim den Antrag, die der Landwirthschaft für Chilisalpeter gewährte Frachtermässigung von 20 pCt. den Händlern zu entziehen, weil jene Vergünstigung, ohne für die letzteren bestimmt zu sein, dennoch von denselben in weitestem Umfange ausgenützt werde. Demgegenüber wurde jedoch von mehreren anderen Seiten darauf hingewiesen, dass die Annahme des Antrages eine erhebliche Benachtheiligung der kleinen Landwirthe u. s. w. zur Folge haben würde, weil diese die geringen Mengen, deren sie von Chilisalpeter benöthigten, nur durch Händler beziehen könnten und dann natürlich theuerer bezahlen müssen. Ebenso wurde die Ansicht, dass dann die kleinen Landwirthe ihren Bedarf von Landwirthschafts-Gesellschaften beziehen könnten, damit widerlegt, dass in diesem Falle die letzteren auch nichts anderes als — Händler sein würden. Angesichts dieser schwierigen Verhältnisse konnte in der Sitzung eine Lösung der Frage nicht erfolgen. Doch wurde von den Vertretern der Regierung erklärt, dass die letztere auf Grund der stattgefundenen Erörterung die Sache einer genauen Prüfung unterziehen werde.

— (Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn.) Die königlich preussische und die grossherzoglich hessische Regierung haben, um die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn im allseitigen Einvernehmen zum Abschluss zu bringen, dem Beschluss der Actionäre der Ludwigsbahn Gesellschaft vom 6. Juli zugestimmt. Dem Vertrage zwischen Hessen und Preussen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni und der Denkschrift zu diesem Vertrag, sowie dem Vertrage, betreffend den Uebergang der Hessischen Ludwigseisenbahn auf den preussischen und hessischen Staat entnimmt die „Ztg. d. V. D. E.-V." folgende Hauptpunkte:

Die Hessische Ludwigsbahn wird gemeinschaftlich erworben und nach den Landesgrenzen zu Eigenthum vertheilt. Der Kaufpreis bemisst sich für jeden Staat nach dem Verhältnisse des Betriebsüberschusses seiner Strecken im Jahre 1894. Der gesammte beiderseitige Eisenbahnbesitz wird zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigt. Ausnahmen davon bilden die Main-Neckarbahn und die an diese anschliessenden drei staatlichen Nebenbahnen, die zunächst von der Betriebsgemeinschaft ausgeschlossen bleiben, mit dem beiderseitigen Reinertrag aber in die Finanzgemeinschaft eingeworfen werden. Der Antheil eines jeden Staates an dem Betriebsüberschuss berechnet sich nach dem Ergebniss des im Jahre 1894/95, bezw. 1894 erzielten Reinertrages der in die Finanzgemeinschaft eingeworfenen Strecken. Dabei wird der Betriebsüberschuss der Hessischen Ludwigsbahn von 1894 wegen der im Staatsbetriebe künftig zu erwartenden Mehrausgaben auf beiden Seiten um 8 pCt. verkürzt. Beim Bau neuer Bahnen ist Preussen mit Rücksicht auf den in Hessen weiter vorgeschrittenen Ausbau der Nebenbahnen unbeschränkt. Für Hessen werden die Nebenbahnen, für welche die Credite jetzt gesetzlich bewilligt sind, durch die gemeinschaftliche Verwaltung auf hessische Rechnung ausgebaut. Dafür wird der hessischen Theilziffer bei Eintritt jeder Bahn 1½ pCt. des Anlagecapitals, jedoch nur bis zum Höchstbetrage von 32 Millionen im Ganzen, zugerechnet. Für die erstmalige Instandsetzung der Hessischen Ludwigsbahn und zur Ergänzung des Betriebsmaterials stellt Hessen 3 Millionen, Preussen 1 Million zur Verfügung. Für die Strecken Starkenburg und Rheinhessen, sowie einige preussische Strecken wird eine Kgl. Preussische und Hessische Eisenbahn-Direction in Mainz gebildet. Die Oberhessische Eisenbahn und die preussische Strecke der Hessischen Ludwigsbahn werden dem Directionsbezirk Frankfurt a. M. angegliedert. Für die Directionsbezirke Mainz und Frankfurt wird ein gemeinschaftlicher Eisenbahnrath bei der Direction Frankfurt gebildet, der zwei hessische Vertreter in den Landeseisenbahnrath zu entsenden hat. Zum gemeinschaftlichen Betriebscapital beträgt der hessische Zuschuss 3 Millionen. Bezüglich der finanziellen Wirkung des Vertrages können die grundlegenden Ziffern noch nicht feststehen, sondern vorläufig nur annähernd angegeben werden. Die beiderseitigen Betheiligungsziffern für 1894/95, bezw. 1894 werden für Hessen ergeben 8,188.812, für Preussen 410,997.005 Mk.

Der Vertrag, betreffend den Uebergang der Hessischen Ludwigsbahn auf den hessischen und preussischen Staat, enthält folgende Hauptpunkte:

Die Hessische Ludwigsbahn geht gegen einen Kaufpreis von 89,520.000 Mk. in den Besitz beider Staaten über, die sämmtliche Schulden der Bahn mit übernehmen. Mit dem ersten, bezw. zweiten des auf den Abschluss des Vertrages folgenden Monats erfolgt die Uebergabe des Kaufgegenstandes und die Auflösung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Den Actionären werden für je eine Actie zu 600 Mk. Schuldverschreibungen im Gesammtwerthe von 700 Mk., und zwar der 3percentigen consolidirten preussischen Staatsanleihe zu 200 Mk., sowie 3percentige hessische Schuldverschreibungen à 500 Mk. mit Zinsen vom 1. Jänner 1896 geboten, ausserdem eine Baarzuzahlung von 41 Mk. für die Actie geleistet. Betrieb und Verwaltung gehen bereits vom 1. Jänner 1896 für Rechnung beider Staaten. Bis zur Beendigung der Liquidation wird der Verwaltungsrath wie bisher gewählt. Ebenso erhalten die gegenwärtigen Mitglieder die ihnen zustehende Tantième noch für 1896 und 1897. Das Gesammtpersonal der Hessischen Ludwigsbahn tritt mit dem Uebergang des Unternehmens in den Dienst der mit der Verwaltung der Bahn betrauten Behörde.

Die Denkschrift, welche den Verträgen zwischen Hessen und Preussen, betreffend die gemeinschaftliche Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn, sowie den Uebergang der Hessischen Ludwigsbahn auf den preussischen und hessischen Staat, beigegeben ist, kommt zu folgendem Resumé. Während bisher die Ueberschüsse der Staatseisenbahnen durch die Verzinsung des Anlagecapitals nahezu aufgebracht wurden, wird nach dem Erwerb der Hessischen Ludwigsbahn und dem Eintritt in den Betrieb, wenn die Betriebsüberschüsse auf der Höhe des Jahres 1895/96 bleiben, auch bei Einstellung eines Betrages von rund 600.000 Mk. für Tilgung noch ein Ueberschuss von rund 1,000.000 Mark erübrigt. Dabei ist eine Verzinsung der oberhessischen Eisenbahnschuld zu 4 pCt. angenommen und eine 3percentige Verzinsung eines Baucapitals von 32 Millionen für die Nebenbahnen auf Grund des Gesetzes von 1890 bereits in Rechnung gezogen.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft in Bromberg plant den Bau einer vollspurigen Schienenverbindung vom Staatsbahnhofe Briesen der Strecke Thorn—Osterode nach der Stadt Briesen.

Die vollspurige Kleinbahn Straussberg-Herzfelde soll vom Bahnhof Herzfelde nach dem Kalksee bei Rüdersdorf verlängert werden.

Von dem gemeinsamen Kreisausschusse des Landkreises und des Stadtkreises Bielefeld wird der Bau von Kleinbahnen von Bielefeld über Schildesche nach Jöllenbeck in der Richtung auf Spenge und von Schildesche in der Richtung nach Werther geplant.

Die Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann und Co. in Köln beabsichtigt, eine schmalspurige, mit Locomotiven zu betreibende Kleinbahn von Neumühl nach Wesel herzustellen.

Von dem Comité der Altmärkischen Kleinbahngesellschaft wird die Herstellung einer schmalspurigen, mit Locomotiven zu betreibenden Kleinbahn von Clötze nach Wernstedt geplant.

— (Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) In der am 14. Juli abgehaltenen Plenarsitzung des Bundesrathes wurde der Vorlage, betreffend Ergänzung der Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von Carbüre und Hydrocarbüre, von Kesselrückständen von der Lederleimfabrikation und von ungesalzenen frischen Kälbermagen, zugestimmt.

— (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.) In Folge Neuorganisation werden die Bregthalbahn, die Kaiserstuhlbahn und die Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn durch die Bau- und Betriebsverwaltung für Süddeutsche Nebenbahnen in Karlsruhe und die Reinheim-Reichelsheimer, Worms-Offsteiner, Osthofen-Westhofener und Sprendlingen-Wöllsteiner Eisenbahn im Südwestdeutschen Verbande durch die Direction der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft vertreten. Die Firma Bau- und Betriebsverwaltung für süddeutsche Nebenbahnen in Darmstadt ist hiedurch erloschen.

Preussen. (Kleinbahnen der Provinz Pommern.) In den am 18. und 19. Juni in Stettin abgehaltenen Sitzungen des Provinzialausschusses der Provinz Pommern wurde nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." u. A. Folgendes beschlossen: Der Provinzialverband betheiligt sich unter den durch Beschluss des Provinziallandtages vom 18. März 1893 und vom 9. März 1894 und den dazu vom Provinzialausschusse festgesetzten Bedingungen bei folgenden Kleinbahn-Unternehmungen:

1. bei der mit Normalspur auszubauenden Kleinbahn Finkenwalde-Neumark mit 19 pCt. der nach dem revidirten Kostenanschlage auf 909.000 Mk. festgesetzten Bausumme, soweit dieselbe thatsächlich verwendet wird, bis zum Höchstbetrage von 170.000 Mk. unter der ausdrücklichen Bedingung, dass dem Unternehmer für den Grund und Boden keine Kosten erwachsen;
2. bei der mit 0·75 m Spurweite auszubauenden Kleinbahn Casekow-Penkun-Pommerensdorf nach der Oder mit 28 pCt. der nach dem revidirten Kostenanschlage auf 1,149.000 Mk. festgesetzten Bausumme, soweit dieselbe thatsächlich verwendet wird, bis zum Höchstbetrage von 322 000 Mark unter der Bedingung, dass auch bei Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung dem Provinzialverbande eine seiner Betheiligung entsprechende Vertretung in den Organen der Gesellschaft eingeräumt wird;
3. bei der mit 1 m Spurweite auszubauenden Kleinbahnfortsetzung Zamzow-Janikow mit 25 pCt. der nach dem revidirten Kostenanschlage auf 311.000 Mk festgesetzten Bausumme, soweit dieselbe thatsächlich verwendet wird, bis zum Höchstbetrage von 78.000 Mk. unter der Bedingung, dass dem Provinzialverbande die Hälfte seines Capitals in Prioritäten eingeräumt wird;
4. bei der mit Normalspur auszubauenden Kleinbahn Pyritz-Schönfeld für die innerhalb des Pyritzer Kreises gelegene 16·2 km lange Strecke mit 24 pCt. der nach dem revidirten Kostenanschlage auf rund 530.000 Mk. festgesetzten Bausumme, soweit dieselbe thatsächlich verwendet wird, bis zum Höchstbetrage von 127.000 Mk.;
5. bei der mit Normalspur auszubauenden Kleinbahn Pyritz-Plönzig mit 24 pCt. der nach dem revidirten Kostenanschlage auf 635.000 Mk. festgesetzten Bausumme, soweit dieselbe thatsächlich verwendet wird, bis zum Höchstbetrage von 152.000 Mk. (dagegen wird die Betheiligung des Provinzialverbandes bei der projectirten Kleinbahn Franzburg-Richtenberg-Ilövet abgelehnt);
6. bei der mit 0·75 m Spurweite auszubauenden Kleinbahn Greifswald-Jarmen mit Abzweigung von Dargezin nach Züssow und von Wiek nach Gützkower Fähre mit 28 pCt. der nach dem revidirten Kostenanschlage auf 1,274.400 Mk. festgesetzten Bausumme — abzüglich des vom Bauunternehmer bewilligten Rabatts — soweit dieselbe thatsächlich verwendet wird, bis zum Höchstbetrage von 353.000 Mk. unter der Bedingung, dass auch der Staat sich mit mindestens derselben Summe in Stammactien betheiligt.

— (Brandversicherungs-Verein preussischer Staatseisenbahn-Beamten.) Nach den Mittheilungen des Verwaltungsrathes und des Hauptausschusses über die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1895 betrugen die Einnahmen 181.519 Mk. (darunter 7741 Mk. Eintrittsgelder und 144.546 Mk. Beiträge), die Ausgaben 105.540 Mk. (darunter Brandentschädigungen in 583 Fällen 80.562 Mk.) und der Ueberschuss 75.979 Mk. Nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 23. Mai 1895 sind aus den Ueberschüssen des Jahres 1895 zu Entschädigungen an die Ausschüsse 14.500 Mk. zu verwenden und der Rest mit 61.479 Mk. dem Reservefonds zuzuführen, welcher damit die Höhe von 312.175 Mk. erreicht. Am Schlusse des Jahres 1895 betrug die Zahl der versicherten Mitglieder 62 580 mit einer Versicherungssumme von 247,719.800 Mk. und die Zahl der unversicherten Mitglieder 2432. Aufnahmefähig sind alle preussischen Staats- und Reichseisenbahn-Beamten, sowie die ausserhalb des Beamtenverhältnisses in den Stellungen mittlerer Beamten beschäftigten Gehilfen. Durch die Versetzung in den Ruhestand erlischt die Mitgliedschaft nicht; auch die Witwen von Mitgliedern können die Versicherung fortsetzen. Der laufende Jahresbeitrag beträgt für alle Versicherten — ohne Unterschied der grösseren oder geringeren Feuersgefahr — 60 Pfg. für je 1000 Mk. der versicherten Summe.

Schweiz. (Zusammenlegung der Concessionen der Vereinigten Schweizer Bahnen.) Die Schweizerische Eidgenossenschaft hat, nach der „Z. d. V. D. E.-V.", mit den Vereinigten Schweizer Bahnen ein Uebereinkommen getroffen, betreffend Zusammenlegung der Concessionen, mit folgenden Hauptbestimmungen:

Alle gegenwärtig im Eigenthum der Vereinigten Schweizer Bahnen befindlichen Linien sollen für den Fall, dass der Bund von dem ihm in den Concessionen vorbehaltenen Rückkaufsrecht auf dem nächsten offenen Termin Gebrauch machen will, als ein Ganzes behandelt werden.

Als nächster Kündigungstermin wird der 30. April 1898 und als nächter Rückkaufstermin der 1. Mai 1902 bestimmt. Als Rückkaufssumme gilt der 25fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages dieser Linien während der Kalenderjahre 1888/97, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigung in keinem Falle weniger als das auf dieselben verwendete Anlagecapital betragen darf.

Findet der Rückkauf auf Grund des Anlagecapitals statt, so wird der in der Bilanz vom 31. December 1895 aufgeführte Betrag des Bauconto von 80,289.777·16 Frcs., ferner alle künftigen bis zum Uebergange der Vereinigten Schweizer Bahnen an den Bund am Bauconto vorzunehmenden, den Jahresbilanzen der Vereinigten Schweizer Bahnen beizufügenden Zu- und Abschreibungen als massgebend anerkannt. Hievon kommt ein verhältnissmässiger Betrag in Abzug, wenn die Bahn sich nicht in vollkommen betriebsfähigem Zustande befinden sollte.

Streitfragen werden dem Bundesgericht unterstellt.

Das Uebereinkommen fällt dahin, wenn das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahn vom 27. März d. J. nicht in Kraft treten sollte, für welchen Fall sich die beiden Parteien bereit erklären, durch eine neue Uebereinkunft die Zusammenlegung der Concessionen der Vereinigten Schweizer Bahnen herbeizuführen.

Dieses Uebereinkommen wurde von der am 19. Juni stattgefundenen Generalversammlung genehmigt.

— (Eröffnung der Bahnstrecke Chur—Thusis.) Der schweizerische Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 30. Juni die Eröffnung des Betriebes der Schmalspurstrecke Chur—Thusis der Rhätischen Bahn für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr auf den 1. Juli gestattet. An dieser 28 km langen Linie liegen die Stationen Chur, Felsberg, Ems, Reichenau-Tamins, Bonaduz, Rhäzüns, Rothenbrunnen, Roetels-Realta, Cazis und Thusis. Genannte Strecke gehört zu den Reformtarifbahnen. Für den Personenverkehr bestehen drei Wagenclassen (I—III).

— (Eröffnung der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen.) Der schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des Betriebes der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf den 27. Juni gestattet. Das Stationsgebäude in Rheineck befindet sich 8 Minuten entfernt vom dortigen Bahnhof der Vereinigten Schweizer Bahnen. Die Trasse der Drahtseilbahn führt nach einer kurzen offenen Strecke durch einen Tunnel von 300 m, überschreitet dann auf drei hohen eisernen Brücken den Lauf

des Rudesbaches, trifft auf hohem Viaduct die Kreuzungsstelle, erreicht dann den oberen 100 m langen Tunnel und befindet sich gleich nach dem Austritt aus demselben auf dem oberen Bahnhofplateau in Walzenhausen, wo sich dem Auge eine entzückende Fernsicht bietet. Im Ganzen hat die Bahn eine Länge von 1200 m. Die Wagen bieten Platz für 30 Personen.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Mit Zustimmung des schweizerischen Eisenbahn-Departements haben folgende Aenderungen von Stationsnamen auf der Linie Landquart—Davos der Rhätischen Bahn stattgefunden: „Felsenbach-Valzeina" wird abgeändert in „Valzeina", „Sernens-Mazzaselva" wird abgeändert in „Sernens".

Schweden. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1895.) Die Betriebslänge der schwedischen Staatsbahnen erhielt zu Beginn des Jahres 1895 durch den Hinzutritt der bisher nur vorläufig eröffneten Linie von Lulea nach Gellivara und dem Erzberg einen Zuwachs von 211 km und betrug demnach am Jahresschlusse 3269 km. Die für allgemeinen Verkehr eröffneten Privatbahnen vermehrten sich durch Eröffnung neuer Linien im Ganzen um 310 km und hatten am Jahresschlusse eine Gesammtlänge von 6486 km, die sich auf 122 verschiedene Eigenthümer vertheilte. Die im Jahre 1895 zugekommenen Strecken waren die vollspurigen Linien Klagstorp—Rydsgard (20 km) und Saltskog—Nybybruk nebst Zweigbahnen (115 km), sowie die Schmalspurbahnen Uddevalla-Lelangen (89 km), Nettraby-Alnaryd (17 km), Vexiö-Klafreström (43 km) und Oestra Husby-Arkösund (26 km).

Im Ganzen hatte Schweden Ende 1895 ein Eisenbahnnetz von 9755 km, von denen 9646 km mit einander in Verbindung standen, während vier Bahnen von zusammen 109 km keinen Zusammenhang mit anderen Bahnen hatten, und zwar waren von letzteren 22 km voll- und 87 km schmalspurig. Von dem zusammenhängenden Netz waren 7722 km voll- und 1924 km schmalspurig. In ganz Schweden entfielen auf 10 000 Geviertmeter Flächenraum durchschnittlich 2·21 km, auf 10 000 Einwohner durchschnittlich 20·02 km Eisenbahnen. Im Verhältniss zum Flächenraum war das Eisenbahnnetz am dichtesten im Län Malmöhus (14·26 km auf 10.000 Geviertmeter) und am dünnsten in Norrbotten (0·31 km); im Verhältniss zur Einwohnerzahl war das Netz am dichtesten im Län Oerebro (37·79 km auf 10.000 Einwohner) und am dünnsten in Göteborg und Bohus (2·92 km). Die Baukosten sämmtlicher Bahnen beliefen sich Ende 1895 auf rund 626,000.000 Kr., von denen 296,710.078 Kr. auf die Staatsbahnen einschliesslich der Gellivarabahn entfielen.

Auf die Privatbahnen, und zwar auf 5939 km Ende 1894 waren 310,028.227 Kr. Baukosten oder 52.202 Kr. für 1 km verwendet.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im October 1896.)

Export.

Im October 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	October
Liverpool	„Andalusian"	1—10
Gibraltar [1]), London	„Szt. László"	1—10
Rouen	„Széchényi"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	1—10
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Szt. István"	10
Liverpool	„Marathon" (Cunard Line)	5—15
London	„Narva"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	10—20
Liverpool	„Leshian"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„Petőfi"	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Máthyás Király"	25
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31
Algier [1]), Glasgow	„Deák"	21—31
New-York	„Britannia" (Anchor Line)	21—31
Bordeaux	„Matlekovits"	28/X—8/XI

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im October 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	October
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	1—10
London	Triest, Fiume	„Wm. Bailey"	1—10
Rouen	„ „	„Zichy"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Finland"	1—10
Liverpool	„ „	„Alsatian"	5—15
Rotterdam	„ „	„Stefánia"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	10—20
Rouen, Dunkerque	Triest, Fiume	„Baross"	15—25
Liverpool	„ „	„Algerian"	15—25
Glasgow	„ „	„Jokai"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Báthori"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos"	21—31
London	„ „	„Szt. László"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Samaria" (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	Triest, Finme	„Palermo"	21—31
Rouen	„ „	„Széchényi"	21—31
Leith	„ „	„Zrinyi"	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate October fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Andrássy" am 1., „Rákóczy" am 8., „Szápáry" am 15., „B. Kemény" am 22. und „Andrássy" am 29.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény" am 9. „Andrássy" am 16., „Rákóczy" am 23. und „Szápáry" am 30.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate October fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Árpád" am 5., „Buda" am 12., „Tisza" am 19. und „Adria" am 26.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza" am 4., „Adria" am 11., „Árpád" am 18. und „Buda" am 25.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Musterstatut für Gemeinde- und Bezirkssparcassen. (Verzeichniss der zur Veranlagung der Sparcassagelder gemäss § 25, Punkt 2, lit. g des Musterstatutes geeigneten Eisenbahn-Titres.) Das in Nr. 71 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 20. Juni 1895 mitgetheilte Verzeichniss derjenigen Eisenbahn-Titres, welche nach § 25, Punkt 2, lit. g, des Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirkssparcassen von den letzteren gegen Verpfändung belehnt und nach § 25, Punkt 3 dieses Statutes angekauft werden können, ist durch die Aufnahme der Theilschuldverschreibungen sämmtlieber Prioritätsanlehen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Theilschuldverschreibungen des Prioritätsanlehens der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, bezüglich welcher Theilschuldverschreibungen die Voraussetzungen des Musterstatutes nunmehr zutreffen, ergänzt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCVII. Stückes.) Das am 23. September herausgegebene CXCVII. Stück enthält unter

Nr. 2573: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 17. September 1896, Z. 1191, betreffend Abänderung der für die Untersuchung des zur Einfuhr über Oesterreich-Oderberg bestimmten Viehes aus Oesterreich-Ungarn festgesetzten Tage.

Nr. 2574: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. September 1896, Z. 17.530, betreffend die Gestattung der Einfuhr von serbischen Schweinen aus Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 2575: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 22. September 1896, Z. 28.451, betreffend die Aufhebung der gegenüber Kärnten verhängten Viehverkehrsbeschränkungen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil I (Abtheilung B).

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1890 giltigen Tarif-Theil I (Abtheilung B) für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Nachtrag II enthält:

1. Aenderung des Titels des Tarifes.
2. Aenderung der Vorbemerkung.
3. Aufhebung des Reglements (bisher Abschnitt A).
4. Aenderung der Tarifvorschriften (bisher Abschnitt B).
5. Ergänzung der Tarifvorschriften (bisher Abschnitt B).
6. Aenderung der Güterclassification (bisher Abschnitt C).
7. Aufhebung des Anhanges.

Insofern durch den Nachtrag II Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 1. December 1896.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Heller = 30 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 27. September 1896. [713]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der normalspurigen Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel gelangt Nachtrag VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Tarife und Kilometerzeiger für die Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 28. September 1896. [714]

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Zeitweilige Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholzsendungen in Wien (Westbahnhof).

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums tritt wegen Ueberfüllung der Holzlagerplätze in Wien (Westbahnhof) im Sinne des § 69, Absatz 7 des Betriebsreglements die nachstehende zeitweilige Lagergelderhöhung daselbst ein:

Ab 1. October 1896 bis auf Widerruf wird für jene Sendungen von Brettern und sonstigem Schnittmateriale der Pos. H 19—22 der Güterclassification des österreichisch-ungarischen Tarif-Theiles I, welche nach Ablauf von 14 Tagen nach erfolgter Avisirung (den Avisirungstag mitgerechnet) nicht vom Lager gekommen sind, ein Lagergeld von 1 Kreuzer für 100 kg und 1 Tag nebst Lagergeldzuschlag von 10 Percent erhoben.

Ausgenommen von dieser Verfügung sind die in Pos. H 19 unter Ziffer 6 angeführten Gegenstände.

Wien, am 4. September 1896. [715]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. November 1896 gelangt zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, der Nachtrag X, ferner zu dem vom 15. März 1892 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 1, der Nachtrag VI zur Ausgabe.

Beide Nachträge enthalten die Aufhebung der im Verkehre zwischen Wien etc. einerseits und den Stationen der Héjasfalva — Székely-Udvarhelyer, der Kun-Szt. Márton — Szenteser, der Nyiregyháza-Matészalkaer und der Szilágyságer Localeisenbahn andererseits bestehenden directen Frachtsätze, resp. Fahrgebühren.

Es treten somit folgende Frachtsätze, resp. Fahrgebühren mit nachstehend bezeichneten Tagen ausser Kraft, und zwar:

1. Tarif, Theil II, Heft 4.

a) Auf den Seiten 42 und 70 des Haupttarifes die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Héjasfalva—Székely-Udvarhelyer Localeisenbahn mit 15. December 1896.
b) Auf den Seiten 42 und 70 des Haupttarifes die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Kun-Szt. Márton — Szenteser Localeisenbahn mit 15. December 1896.
c) Auf den Seiten 44 und 45, ferner 72 und 73 des Haupttarifes, bezw. auf den Seiten 2 und 3 des Nachtrages III die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Nyiregyháza-Mátészalkaer Localeisenbahn mit 12. November 1896.
d) Auf den Seiten 45 und 73 des Haupttarifes die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Szilágyságer Localeisenbahn mit 23. December 1896.

2. Tarif, Theil IV, Heft 1.

a) Auf den Seiten 25 und 43 des Haupttarifes die Frachtsätze und Fahrgebühren für den Verkehr mit den Stationen der Héjasfalva—Székely-Udvarhelyer Localeisenbahn mit 15. December 1896.
b) Auf den Seiten 26 und 44 des Haupttarifes die Frachtsätze und Fahrgebühren für den Verkehr mit den Stationen der Kun-Szt. Márton—Szenteser Localeisenbahn mit 15. December 1896.
c) Auf den Seiten 27 und 45 des Haupttarifes, bezw. auf den Seiten 4 und 6 des Nachtrages III die Frachtsätze und Fahrgebühren für den Verkehr mit den Stationen der Nyiregyháza-Mátészalkaer Localeisenbahn mit 12. November 1896.
d) Auf den Seiten 28 und 46 des Haupttarifes die Frachtsätze und Fahrgebühren für den Verkehr mit den Stationen der Szilágyságer Localeisenbahn mit 23. December 1896.

An Stelle der hiemit ausser Wirksamkeit tretenden Frachtsätze, bezw. Fahrgebühren werden vorläufig neue Frachtsätze, bezw. Fahrgebühren nicht activirt.

Exemplare beider Nachträge können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 28. September 1896. [716]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung des Einführungstermines des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Der angeführte, im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 105 vom 15. September 1896, Seite 1737 verlautbarte Nachtrag gelangt nicht am 1. October, sondern erst am 1. November 1896 zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 28. September 1896. [717]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Schlafwagengebühren Wien—Prag—Dresden.

Für die Benützung der zwischen Wien (Staatsbahnhof), Prag und Dresden verkehrenden Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugs-, bezw. Personenzugs-Fahrpreisen für die I., bezw. II. Classe noch folgende Gebühren zu entrichten, und zwar:

rücksichtlich der ganzen Strecke Wien (Staatsbahnhof)—Dresden Altst. oder vice versa:

für die I. Classe . fl. 6·30 (Mark 10·50) per Billet
„ „ II. „ . „ 5·10 („ 8·50) „ „

rücksichtlich der Theilstrecke Wien (Staatsbahnbahnhof)—Prag oder vice versa:

für die I. Classe . . . . fl. 4·— per Billet.
„ „ II. „ . . . . „ 3.— „ „

Wien, am 28. September 1896. [718]

Sonstige Nachrichten.

Verzeichniss der Stationen an den dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnen. Das vom Centralamte in Aussicht gestellte Stationsverzeichniss zum Gebrauche bei den Eisenbahnen in den Staaten romanischer Zunge ist soeben zur Ausgabe gelangt und den sämmtlichen bei dem internationalen Uebereinkommen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen in einer Anzahl Exemplare unentgeltlich zugestellt worden. Weitere Exemplare können zum Preise von 1 Frc. bei dem Centralamte verlangt werden.

Dieses Stationsverzeichniss enthält im Eingange die Zusammenstellung der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen mit Benennung und Sitz der Verwaltungen, und sodann — nach vorausgehender Erklärung der vorkommenden Abkürzungen — die Aufzählung der sämmtlichen Stationen in alphabetischer Ordnung, unter Angabe ihrer Zugehörigkeit nach Staaten und Verwaltungen, und soweit das dem Centralamte zur Verfügung stehende Material es gestattete, mit Hervorhebung der für den Güterdienst vorhandenen besonderen Einrichtungen und der etwaigen Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen.

Die ursprünglich vorgesehene Zusammenstellung der Eisenbahnstationen nach Ländern musste in Würdigung des von verschiedenen Seiten dagegen erhobenen Widerspruches der einheitlichen alphabetischen Ordnung weichen, die ohne Zweifel den Vorzug verdient.

Das Stationsverzeichniss ist, soweit das vorhandene Material reichte, auf den Stand zu Anfang 1896 bearbeitet. Die Ergänzungen und Aenderungen, welche die seitherige Eröffnung neuer Stationen, sowie Aenderungen in deren Einrichtungen und Befugnissen, oder Correcturen nöthig machen, sollen, in Nachträgen gesammelt, als Beilage zur „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ publicirt und in einer auf Ende 1897 beabsichtigten Neuausgabe berücksichtigt werden.

Auf die Beigabe eines Verzeichnisses der dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellten Stationen auf dem europäischen Festlande hat für diesesmal verzichtet werden müssen.

Ungarn. (Neue Zuschlagsfristen.) Im Verzeichnisse der Zuschlagsfristen sind nachfolgende Aenderungen eingetreten:

I Rücksichtlich der Bahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

In Gyulafehérvár ist der für den Uebergang von oder nach der Gyulafehérvár-Zalathnaer schmalspurigen Localbahn für Frachtgüter genehmigte $^1/_2$ Tag auf einen ganzen Tag erhöht ($^1/_4$ Tag für Eilgut bleibt unverändert). H.-M.-E. vom 20. Juli 1896, Z. 44.148/96.

In Gilvács ist der für den Uebergang von oder nach der Nagy-Károly—Somkúter schmalspurigen Localbahn für Frachtgüter genehmigte $^1/_2$ Tag auf einen ganzen Tag erhöht ($^1/_4$ Tag für Eilgut bleibt unverändert). H.-M.-E. vom 20. Juli 1896, Z. 44.148/96.

II. Rücksichtlich der Bahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

In Garam-Berzencze ist der für den Uebergang von oder nach der Garamberzencze-Selmeczbányaer schmalspurigen Bahn für Frachtgüter genehmigte $^1/_2$ Tag auf einen ganzen Tag erhöht ($^1/_4$ Tag für Eilgut bleibt unverändert). H.-M.-E. vom 20. Juli 1896, Z. 44.148/96.

In Taraczköz ist der für den Uebergang von oder nach der Taraczvölgyer Localbahn für Frachtgüter genehmigte $^1/_2$ Tag auf einen ganzen Tag erhöht ($^1/_4$ Tag für Eilgut bleibt unverändert). H.-M.-E. vom 20. Juli 1896, Z. 44.148/96. (Circular Nr. 2 — Zuschlagsfristen.)

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Einbeziehung von Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. September sind die Stationen Asch und Wunsiedel in den Ausnahmetarif Ie für rohe Baumwolle, die Station Röthenbach b. Lauf in den Ausnahmetarif III für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen worden:

Nach und von	Asch Wunsiedel	Röthenbach b. Lauf		
	Ausnahmetarif Ie für rohe Baumwolle	Ausnahmetarif III für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren		
		a)	b)	c)
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark			
Bremen	1·94	1·98	2·44	2·36	2·20
Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenham	2·13	2·17	2·62	2·54	2·40
Harburg H. . .	1·88	1·92	2·56	2·48	2·34
Harburg U. E. .	1·89	1·93	2·57	2·49	2·36
Altona	1·94	1·98	2·62	2·54	2·41
Hamburg . . .	1·91	1·95	2·59	2·51	2·38
Kiel	—	—	2·88	2·80	2·78
Lübeck	1·95	1·99	2·64	2·56	2·50
Stettin	1·80	1·84	2·53	2·45	2·37

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1517	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Reservoirs aus Eisen und Stahl	K r a k a u	T r z e b i n i a	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Trzebinia verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	15·2 kr.	10·4 kr.	4·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
1518	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamottoziegel	Tschernowitz (B.E.B.)	Dymokur (B.C.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	56·8 kr.		Im Kartirungswege		
1519	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen, alt und gebrochen	G i u r g i u	Wien (Nordbahnhof und Staatsbahnhof)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandtarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Verbandtarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	430 Centimes		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1520	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Zuckerrüben	Allen Stationen der Localbahn Potscherad-Wurzmes	H a w r a n	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif der Localbahn Potscherad-Wurzmes	V e r s c h i e d e n	A u s n a h m e t a r i f I	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Die betroffenden Parteien müssen für die Verfrachtung ihrer Güter auf der Localbahn Potscherad-Wurzmes eine Minimaleinnahme von 20.000 fl. pro Jahr wenigstens für drei Jahre an die Localbahn Potscherad-Wurzmes vertragsmässig garantiren
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitte und Presslinge	H a w r a n	Allen Stationen der Localbahn Potscherad-Wurzmes									
1521	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh in Wagenladungen	Dinyés	a) Wien St.E.G. b) Wien St. Marx	Frachtzahlung für den ganzen Flächenraum des zur Beförderung verwendeten Eisenbahnwagens nach Massgabe der an der Längseite des Wagens befindlichen Anschriften	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directe Frachtsätze bestehen nicht		ad a) 433\ Heller pro m² Ladefläche ad b) 467/		Im Kartirungswege		
1522	Südbahn-Gesellschaft		Für Banmaterialien und Fahrikseinrichtungsgegenstände, welche zur Errichtung einer Cacao- und Chocoladefabrik in Fiume Verwendung finden, gelangt bis Ende Juni 1897 der im Nachtrag I zum Localtarife (Theil II) enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn das gedachte Etablissement mit der Südbahn in keine directe Schienenverbindung gebracht werden sollte.											

Die Erste Wiener Petroleum-Raffinerie und Fettwaaren-Fabrik

von **Gust. Wagenmann in Wien,** VI. Bez., Magdalenenstrasse 16

empfiehlt in bekannter bester Qualität folgende Specialitäten für Eisenbahnen:

Eisenbahnwaggons-Achsenöl, sehr fett, gut capillirend, für Sommerverbrauch . . . . fl. 8·50
" " " " " " Winterverbrauch . . . . . fl. 9·—
Locomotivenöl, " " " " " Sommerverbrauch . . . . fl. 10·50
" " " " " " Winterverbrauch . . . . . fl. 11·—
Eisenbahnwaggons-Schmiere " Sommerverbrauch . . . . fl. 24·—
" " " Winterverbrauch . . . . . fl. 23·—
Cylinderöl . . . . . fl. 22·—
Cylinderschmiere . . . . . fl. 23·—
Conservirungsschmiere (Verhanfungspasta) . . . . . fl. 25·—
Spurfett in Stangen oder Platten . . . . . fl. 52·—

Petroleum, gefahrloses, Kaiseröl, Gasöl, Ligroine, Wiener Stearinkerzen, Austriakerzen, Paraffinkerzen zu billigsten Tagespreisen.

(525)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der **k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Stanislau** und **Olmütz** wird für das Jahr 1897 im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Hydraulische Bindemittel und Chamottewaaren (Cement, hydraulischer Kalk, feuerfeste Ziegel etc.);
2. diverse vegetabilische Oele nnd Fettwaaren (Leinöl, Terpentinöl, Seife, Kerzen etc.);
3. diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien (Dochte, Fackeln, Jutefäden, Werg, Hadern, Lager- und Putzwolle, Hanf etc.);
4. Walzeisen, Eisen- und Stahlbleche, Stahl, Herd- und Ofenbestandtheile, Weissblech, Feder- und Werkzeugstahl etc.;
5. diverse Eisenwaaren (Eisendraht, Drahtstifte, Drahtseile, Draht- und Gliederketten, Drahtgewebe und -Geflechte, Nieten, Schraubenmuttern, Schrauben, Splinten, Nägel, Charnirbänder etc. etc.);
6. Rohmetalle und Metallwaaren (Metallabgüsse, Antimon, Blockzink, Blockblei, Kupfer- und Messingloth, Messing- und Packfongblech, Zinkblech, Messingdraht, Bleiplomben etc.);
7. Firnisse und Lacke, Farbwaaren, Chemikalien, Leim, Schmirgel und diverse Naturproducte;
8. Textilwaaren, Wachstuch, Linoleum, Tapeziererartikel;
9. Posamentierwaaren;
10. Seilerwaaren;
11. Kautschukwaaren;
12. Lederwaaren;
13. Bürstenbinderwaaren;
14. Glas- und Porzellanwaaren;
15. Kanzleimaterialien, Telegraphen-Papierstreifen, Indigopapier etc.

Der auf jede einzelne der eingangs erwähnten Dienststellen entfallende Bedarf kann nur bei denselben erhoben werden, und ebenso die Offertformularien, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse gegen Einsendung des Porto von denselben bezogen werden.

Auch liegen bei den eingangs erwähnten Dienststellen Muster, bezw. Zeichnungen über die zu liefernden Materialien zur Einsicht auf.

Die Offerten, zu deren Verfassung vorgeschriebene Formularien benützt werden müssen, sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für Lieferung verschiedener Materialien"** bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction bis **längstens 25. October l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die dem Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1897 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 26. October l. J., Vormittags 10 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens der k. k. Staatsbahn-Directionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Stanislau und Olmütz für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 1. October 1896

Z. 40.289. **K. k. Staatsbahn-Direction Wien.**

(Nachdruck wird nicht honorirt.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Klosterneuburg-Weidling** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt im heurigen Jahre die Verlängerung des Frachtenmagazines nebst Herstellung eines Stationsbrunnens zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 24.000·— an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 12. October 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im September 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Niederösterreichischer Landesausschuss.

Offert-Ausschreibung

in Betreff der

Herstellung des Unterbaues, der Beschotterung, der Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen und der Lieferung der Grenzsteine für die schmalspurige Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach.

Die Baustrecke zerfällt in vier Baulose, und erfolgt die Vergebung auf Einheitspreise gegen Nachmass.

Die Bewerber können auf ein, mehrere oder sämmtliche Baulose offeriren.

Die Offertbehelfe, und zwar:

A) Situationsplan;
B) Längenprofil;
C) Abtheilung I: Typenpläne für Unter- und Oberbau, Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine,
Abtheilung II: Pläne für Hochbau;
D) allgemeine und besondere Bedingnisse;
E) Preisliste für Unterbau, Oberbau, Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine, ferner für Hochbau;
F) summarischer Kostenanschlag für Unterbau, Oberbau, Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine, ferner für Hochbau; endlich
G) Erdvertheilung in graphischer Darstellung;
H) Instruction für das Legen des Oberbaues;
I) Baubeschreibung für Hochbau:
K) Verzeichniss der von den Interessenten für den Bau dieser Linie in Aussicht gestellten Naturalbeiträge und Bezugsrechte,

sowie die Offertbestimmungen liegen beim niederösterr. Landeseisenbahnamte in Wien, I., Herrengasse 13, zur Einsicht auf.

Das Vadium beträgt 10 pCt. der von dem Bewerber zu calculirenden Bausumme.

Die Offerte sind bis zum **22. October l. J.,** 12 Uhr Mittags, beim niederösterr. Landesausschuss einzureichen.

Der niederösterr. Landesausschuss.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10.

1857

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 113. **Wien, 3. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnunfälle in Grossbritannien im Jahre 1895. — Inland: Eisenbahnprojecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von der Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes zur Stadt Böhm.-Leipa.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von einem geeigneten Punkte der Localbahn Böhm.-Leipa — Niemes zur Stadt Böhm.-Leipa im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. September 1896. Z. 3247/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Schönstein oder Stablowitz nach Tschirm.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gutsbesitzer Camillo Grafen Razumovsky in Ober-Wigstein im Vereine mit dem Brettsägebesitzer Richard Müller in Moravitz und dem k. k. Notar Albert Nobis in Wigstadtl die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Schönstein oder Stablowitz über Moravitz, Alt- und Neu-Zechsdorf nach Tschirm im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 18. September 1896. Z. 9352/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Gratzen nach Deutsch-Beneschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister und Bezirksobmann-Stellvertreter Ottokar Stadler in Gratzen im Vereine mit Franz Pascher, Bürgermeister in Deutsch-Beneschau, und Johann König, Bürgermeister in Strobnitz, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 12. Jänner 1896, Z. 58.431 ex 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 12 vom 1. Februar 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Gratzen der k. k. Staatsbahnstrecke Gmünd—Eger nach Deutsch-Beneschau auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 3. September 1896. Z. 9054/I.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. December 1895“ bei.

Eisenbahnunfälle in Grossbritannien im Jahre 1895.

Nach dem für das Jahr 1895 herausgegebenen Blaubuch über die Unfälle, die dem Handelsamt von den Eisenbahn-Gesellschaften des Vereinigten Königreiches berichtet wurden, sind bei Zugunfällen 5 Reisende getödtet worden, gegen 16 im Jahre vorher. Verletzt wurden 399 Reisende und andere Personen, gegen 347 im vorigen Jahre. 12 Bedienstete der Gesellschaften wurden bei Zugunfällen getödtet, gegen 6 im Jahre 1894, 88 verletzt, 26 mehr als 1894. Das Jahr 1891 stellte sich mit Bezug auf die Todesfälle der Reisenden ebenso günstig wie 1895; die Verletzungen beliefen sich 1891 auf 875. 1891 kam auf 169 Millionen Reisende eine Tödtung; das Verhältniss des Jahres 1895 stellte sich in Anbetracht des grossen Verkehrszuwachses noch besser. Geht man bis 1874 zurück, so ist in keinem der Jahre das Verhältniss der Getödteten zu den Reisenden so niedrig wie im verflossenen Jahre. Von den auf Zugunfälle entfallenden Tödtungen von Reisenden im vergangenen Jahre kamen 4 auf englischen Linien und eine in Irland vor, während für Schottland nur 94 Verletzungen gemeldet wurden. Von den Tödtungen kamen 2 auf der Nordbahn, 1 auf der London Chatham und Doverbahn, 1 auf der Nordostbahn vor, die übrigen passirten auf der Cavan- und Leitrim-Linie. Die beiden Tödtungen auf der Nordbahn betrafen den von London fahrenden Schottland-Eilzug, von dem ein Theil bei St. Neots entgleiste und mit einigen beladenen Kohlenwagen zusammenstiess. In einem anderen Falle wurde ein kleines Mädchen, das mit seinen Eltern einen Ausflug machte, bei Herne Bay der London Chatham und Doverbahn getödtet.

In der Zahl derjenigen Reisenden, die nicht durch Z u g unfälle getödtet oder verletzt wurden, ist ein bemerkenswerther Rückgang eingetreten. 1895 wurden 78 Reisende aus solchen „anderen Ursachen" getödtet, 23 weniger als 1894; verletzt wurden 710, gegen 821 im Jahre 1894. In der Zahl der Tödtungen und Verletzungen, die nicht aus Z u g unfällen herrühren, ist, soweit davon Bahnbedienstete einschliesslich der Unternehmer betroffen sind, erfreulicher Weise eine Verminderung eingetreten, wenn auch keine bedeutende. Mit tödtlichem Ausgang verliefen im vorigen Jahre 430 Fälle, Verletzungen erfolgten 2566, das macht 43 und 83 Fälle weniger als 1894. In der Zahl der beim Ueberschreiten der Bahn Getödteten ist ein Rückgang von 80 im Jahre 1894 auf 65 im Jahre 1895 eingetreten. Von Personen, die unbefugt die Bahn betraten, einschliesslich Selbstmörder, wurden 381 getödtet, 14 weniger als im Jahre vorher. Verletzt wurden 144 oder 7 mehr als 1894. Aus anderen Ursachen wurden 53 Personen getödtet und 81 verletzt, gegen 44 und 73 im Jahre 1894. Insgesammt beläuft sich die Zahl der Tödtungen auf 1024, der Verletzungen auf 4021, d. i. 91 und 99 weniger als 1894. Hiezu kommen noch weitere 66 Tödtungen und 5297 Verletzungen in Folge von Unfällen, die in den Stationsanlagen vorgekommen sind, ohne dass dabei Eisenbahnfahrzeuge in Betracht kommen. Hiemit beläuft sich die Gesammtsumme aller Getödteten und Verletzten auf 1090 und 9318 Personen.

Da die Verluste an Menschenleben und die Verletzungen, die nicht speciell auf Zugunfälle zurückzuführen sind, so ausserordentlich gross sind, sind die Einzelheiten von besonderem Interesse. 19 Personen wurden getödtet, indem sie zwischen die Wagen und die Bahnsteige fielen. 12 wurden getödtet beim Einsteigen in die Züge und 7 beim Aussteigen. 15 Tödtungen fanden beim Ueberschreiten der Geleise auf den Stationen statt und 19 durch Herausfallen aus fahrenden Zügen, 92 Personen wurden durch das Schliessen der Wagenthüren verletzt. Unter den 65 Personen, die auf Wegübergängen getödtet wurden, befanden sich 44, die auf öffentlichen Uebergängen, 14, die auf privaten Uebergängen, und 7, die auf Fusswegen zu Tode kamen. 96 Selbstmorde fanden statt. Unter den Unfällen, bei denen Bahnfahrzeuge nicht in Betracht kommen, befanden sich eine Tödtung und 146 Verletzungen, die auf das Auf- und Absteigen auf den Stationstreppen zurückzuführen sind. 1 Person wurde getödtet und 36 wurden verletzt, indem sie von Bahnsteigen fielen.

Häufig hat das Handelsamt seinem Bedauern in den Berichten Ausdruck gegeben, dass so sehr viele Eisenbahnbedienstete zu Schaden kommen. In dem letzten Berichte sind Einzelheiten über diese Unfälle angegeben. Unter den 442 Getödteten befanden sich 117 Streckenarbeiter, 49 Gepäckträger, 37 Arbeiter, 35 Bremser und Güterschaffner, 30 Heizer, 26 Rangirer und 22 Locomotivführer. In einem Abschnitte des Berichtes, der die Unfälle der Eisenbahnbediensteten — einschliesslich der Unternehmer — zusammenfasst, findet man, dass davon 75 Tödtungen und 648 Verletzungen auf Verschubbewegungen zurückzuführen sind, bei denen Züge oder Eisenbahnwagen behandelt wurden. Beim Kuppeln und Entkuppeln der Wagen kamen 16 Tödtungen und 331 Verletzungen vor, und 93 Bedienstete wurden getödtet, während sie, in Ausübung ihres Dienstes, auf dem Bahnkörper gingen oder standen.

Bei der Aufführung der Zugunfälle zeigt sich, dass 26 auf Zusammenstösse zwischen Personenzügen und Theilen derselben zurückzuführen sind. 46 Zusammenstösse kamen zwischen Personen- und Güter- oder Mineralzügen vor, und 49 Fälle sind aufgezeichnet, in denen Personenzüge oder Theile derselben entgleisten. Nur 12 Fälle sind verzeichnet, in denen Güterzüge oder deren Theile zur Entgleisung kamen. 39 Züge durchbrachen die Schranken an Wegübergängen und 148 fuhren über Vieh oder andere Hindernisse. Es kamen 188 Achsenbrüche, 314 Schienenbrüche und 454 Radreifenbrüche vor. Nur drei von den gebrochenen Schienen bestanden aus Eisen, die übrigen aus Stahl. Bei den Schienen- und Radreifenbrüchen kamen Verletzungen nicht vor. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Bauconsens für die Theilstrecke Schikanedersteg—Hauptzollamt.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 6., 15., 29. Juli und 5. August durchgeführten politischen Begehung wurde für die Theilstrecke von km 9·475 bis km 11·051 vom Schikanedersteg bis zum Hauptzollamts-Bahnhofe der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn nach Massgabe der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt.

[19. September, E.-M.-Z. 9514/I.]

Schleppbahn Wama — Russ - Moldavitza. (Wiederaufbau einer Locomotivremise in Russ-Moldavitza: Bauconsens.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat für den Wiederaufbau einer Locomotivremise für einen Maschinenstand sammt Schuppenanbau in der Station Russ-Moldavitza den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 1675/IV.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Salzburg: Schrankenumgestaltung nächst Ederbauer.) Die an den Wegübersetzungen in km 278·7/8 und 278·9/10 nächst der Haltestelle Ederbauer befindlichen Handschranken werden in Zugschranken umgestaltet und mit einem Vorläutewerk versehen. [E.-M.-Z. 6552/I.]

— (Linie Lemberg—Suczawa: Verlängerung des Stutzgeleises in Turka: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung des Stutzgeleises in der Station Turka die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für den 12. October anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmannes in Kolomea Severin Bánkowski bestimmt. [E.-M.-Z. 4498/IV.]

— (Umgestaltung des Handschrankens in Kilometer 43 391 in einen Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung des Handschrankens in km 43·391 in einen Zugschranken für den 5. October anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Bobrka Carl Kurylowicze bestimmt. [E.-M.-Z. 4709/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Mittelwalde—Prag: Herstellung einer Schreibstube in Chlumetz: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Schreibstube im alten Bahnerhaltungsmagazine der Station Chlumetz den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4420/IV.]

— (Linie Wien—Tetschen: Bauherstellungen beim Wächterhause Nr. 336 in Tetschen.) Die k. k. Statthalterei in Prag wurde beauftragt, das Project für die Adaptirungen im vierfachen Wächterhause Nr. 336 in Tetschen, dann für den Neubau von zwei Nebengebäuden bei demselben, sowie für die Herstellung einer Zweigleitung der Hochquellenwasserleitung mit einem Auslaufe bei dem erwähnten Wächterhause der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3089/IV.]

— (Errichtung definitiver Schneeschutzbauten in der Strecke Leschtina—Wlkanetsch.) Die k. k. Statthalterei in Prag wurde beauftragt, das Project für die Errichtung definitiver Schneeschutzbauten in der Strecke Leschtina—Wlkanetsch der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und ermächtigt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde und Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3092/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Celakowitz-Brandeis a. E: Umgestaltung und Erweiterung der Schleppbahnanlage in Tauschim: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung der im Hofe der Zuckerfabrik des Jakob Passer in Tauschim bestehenden Schleppbahnanlage den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4612/IV.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Veranda vor dem Aufnahmsgebäude in Bubenč: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Veranda vor dem Aufnahmsgebäude der Station Bubenč den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4613/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Herstellung eines schmalspurigen Schleppgeleises im Fabrikshofe der Rohatetz-Bisenzer Zuckerfabrik des Rudolf Auspitz & Co.: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes über die von der Rohatetz-Bisenzer Zuckerfabrik des Rudolf Auspitz & Co. in deren Fabrikshofe in Bisenz in Verlängerung der gräfl. Chorinsky'schen Eisenbahn beabsichtigte Herstellung eines schmalspurigen, zum Theil zwischen den Strängen der in diesem Fabrikshofe bestehenden normalspurigen Schleppbahn zu verlegenden Schleppgeleises anberaumt. Als Leiter der Commission fungirte der k. k. Statthalterei-Secretär Martin Fric. [E.-M.-Z. 4342/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Umgestaltung der Anlage zur Sicherung des Zugsverkehres im Semmeringer Haupttunnel.) Bekanntlich wird der Semmeringer Haupttunnel während der Winterszeit zur Verhütung von Eisbildung mittelst der am Nord- und am Südportale angebrachten zweiflügeligen Thore geschlossen gehalten, welche nur für die Zeit des Passirens eines Zuges geöffnet werden. Da nun bei der bisherigen Einrichtung dieses Thorverschlusses und der diesbezüglichen Signalisirung mehrere Uebelstände zu Tage traten, so sah sich die Südbahn-Gesellschaft veranlasst, die Signale umzugestalten und weiters eine Einrichtung zur Blockirung des südlichen Distanzsignales der Station Semmering herzustellen. Ueber diese neue Anlage wird Folgendes bemerkt: Der einarmige Signalmast beim Nordportale ausserhalb des Tunnels in km 103·500 ist mit den Thorflügeln dieses Portales combinirt. Dieses Signal steht nur dann auf „Erlaubte Fahrt", wenn beide Thorflügel geöffnet und in dieser Stellung verriegelt sind. Wenn der Thorverschluss nicht in Anwendung kommt, so ist der Signalarm vertical nach aufwärts gerichtet. Beim Südportale ist ausserhalb des Tunnels in km 105·030 rechts der Bahn als Distanzsignal der Station Semmering ein einarmiger Signalmast aufgestellt und bei Anwendung des Thorverschlusses mit den beiden Thorflügeln des genannten Portales combinirt. Dieses Distanzsignal steht normal auf „Verbot der Einfahrt" und wird von der Station Semmering derart in Block gehalten, dass die Stellung auf „Erlaubte Einfahrt" nur dann möglich ist, wenn die zugehörige Signalkurbel im Wächterhause Nr. 183 von der Station aus auf elektrischem Wege freigegeben wurde und überdies die beiden Thorflügel des Südportales geöffnet und in diesem Zustande verriegelt sind. Der Wächter-Blockapparat ist so eingerichtet, dass die Signalkurbel bei der Rückstellung des Distanzsignales auf „Verbot der Einfahrt" selbstthätig mechanisch verriegelt wird. In der Station Semmering ist auch eine optische Controle für die Stellung des Distanzsignales vorhanden. Weiters wurde in km 105·642 ein Scheibensignal aufgestellt, das als Vorsignal zur Sicherung eines vor dem Distanzsignale angehaltenen Zuges, bezw. einer vom Zuge zurückgebliebenen Nachschiebemaschine gegen einen von Spital nachfolgenden Zug dient. Für die Stellung dieses Vorsignales, welches vom Wächterhaus Nr. 183 aus bedient wird, ist an der rechtseitigen Mauerwand des südlichen Tunnelvoreinschnittes in km 105·060 eine optische Controle angebracht. Weiters ist eine circa 400 m vom Nordportale im Tunnel situirte Signallaterne, welche für die am rechtseitigen Hauptgeleise in der Richtung Triest—Wien verkehrenden Züge gilt, mit dem nördlichen Tunnelthor und eine circa 500 m vom Südportale im Tunnel angebrachte Signallaterne, welche für die am linkseitigen Hauptgeleise in der Richtung Wien—Triest verkehrenden Züge Giltigkeit hat, mit dem südlichen Tunnelthor derart combinirt, dass mit diesen Laternen nur dann „Erlaubte Fahrt" gegeben werden kann, wenn beide Thorflügel geöffnet und in dieser Stellung verriegelt sind. Ferner sind die rothen Glasblenden der genannten Signallaternen mittelst Gestängen mit den an den zunächst gelegenen Schienen angebrachten Petarden so verbunden, dass letztere beim Vorschieben der Blenden vor die Laternen gleichzeitig auf die Schienenköpfe gelegt und beim Aufdecken der Laternen wieder abgezogen werden. Während der Anwendung des Thorverschlusses steht das Signal vor dem Nordportale normal auf „Verbot der Fahrt", die beiden Signallaternen im Innern des Tunnels zeigen bei jeder Tageszeit gegen den Zug rothes Licht und die Thorflügel beider Portale sind geschlossen. Die Normalstellung des südlichen Distanzsignales der Station Semmering ist „Verbot der Einfahrt" und jene des Vorsignales „Verbot der Fahrt".

— (Telephonische Verbindung zwischen dem Heizhause in Wien und der Platzinspection in Matzleinsdorf.) Die Südbahn-Gesellschaft hat die durch die Einführung der Hochquellen-Wasserleitung in der Station Matzleinsdorf zwischen den beiden dortigen Platzinspectionen und dem Heizhause in Wien-Südbahnhof nunmehr entbehrlich gewordene locale Feuersignalleitung im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zur Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen dem genannten Heizhause und der südlichen Platzinspection in Matzleinsdorf verwendet. Diese Telephon-Correspondenzlinie wurde auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb activirt. [G.-I.-Z. 16.147.]

Zusammenstellung

der im Monate August 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	3133	23.201	7.787	34.121	172	413	33	618	1·8	674	9	293	2	4	.	67	3	20	28
Nordöstliche Linien	449	4.801	4.933	10.183	2	15	11	28	0·2	15	.	30	.	.	.	.	.	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	269	.	269	.	3	.	3	1·1	1	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	647	396	1.105	7	2	4	13	1·1	18	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	66	617	261	944	10	22	3	35	3·7	28	3	35	.	.	.	.	2	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.244	930	2.360	3	43	5	51	2·1	72	19	100	.	13	.	.	1	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	434	508	1.897	2.839	46	21	4	71	2·5	74	5	28	.	.	.	.	.	.	18
Eisenbahn Wien-Aspang	.	350	775	1.125	.	16	.	16	1·4	5	1	9	.	.	.	1	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	235	452	.	7	2	9	1·9	7	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	554	4.856	4.573	9.983	56	72	8	136	1·3	122	4	35	4	.	1	23	4	.	10
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	124	496	.	620	4	1	.	5	0·8	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	204	62	266	.	2	.	2	0·7	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	5.177	589	6.138	16	33	1	50	0·8	59	4	16	.	.	.	2	1	.	31
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	686	5.642	3.379	9.707	97	155	16	268	2·7	221	3	127	.	43	.	.	1	3	13
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	271	42	313	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	861	8.637	620	10.118	87	64	2	153	1·5	129	2	61	.	.	.	.	.	.	11
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.609	279	1.888	.	5	.	5	0·2	6	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	12	248	279	539	4	3	2	9	1·6	7	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	43	1.178	.	1.221	.	8	.	8	0·6	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.
Totale	6982	60.172	27.037	94.191	504	886	91	1481	.	1446	50	753	6	68	1	93	12	23	114

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . 0·2 pCt.
2. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·2 „
3. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·3 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·6 „
5. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·7 „
6. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·8 „
7. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·8 „
8. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 1·1 „
9. Istrianer Staatsbahn . . . . . 1·1 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 1·3 „
11. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 1·4 pCt.
12. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·5 „
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·6 „
14. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . 1·8 „
15. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 1·9 „
16. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 2·1 „
17. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 2·5 „
18. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·7 „
19. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 3·7 „

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft. (Concessionsurkunde für den Bau der Donauquailinie.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 105 vom 30. August 1896 verlautbart den Wortlaut der mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 28. Juni 1896, Z. 38.994, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Donauquailinie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 96 und Concession der Budapester Communal-Verwaltung Vrdgs.-Bl. Nr. 98) erflossenen Concessionsurkunde. Die genannte Linie bildet einen integrirenden Theil des gesellschaftlichen Netzes, und gelten für selbes die Bestimmungen der zwischen der hauptstädtischen Commune und der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft abgeschlossenen unificirten Verträge (Vrdgs.-Bl. Nr. 130 et Priora ex 1892). — Die von der Endstation am Borárustér der Hauptlinie über die grosse Ringstrasse ausgehende neue Linie wird längs dem donaulinksuferseitigen Quai mit Berührung der im Bau begriffenen Centralmarkthalle, der im Bau begriffenen Staatsbrücke am Vámházter (Zollamtsplatz) und der projectirten Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) vorläufig bis zum Donaucorso nächst dem Petöfi-Monumente ausgebaut, später aber zum Anschlusse an die Ausgangsstation am Rudolfsquai (nächst der Akademie) verlängert werden, wodurch der die inneren Stadtbezirke IV., V., VI., VII., VIII. und IX. durchschneidende Ring geschlossen werden wird, von dem die Radiallinien ausgehen.

— (Bau der Linie zur Victoria-Dampfmühle.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft ist verpflichtet, im Sinne ihres mit der Budapester Commune getroffenen Uebereinkommens die Linie von der Akademie bis zur Victoria-Mühle zu bauen. Der Ausführung stehen indes zur Zeit unbesiegbare Schwierigkeiten im Wege: dort, wo — am Donau-

ufer — diese Linie führen soll, befinden sich dermalen die städtischen Wasserwerke und weiterhin, oberhalb der Margarethenbrücke, liegt das Uferterrain noch völlig ungeordnet im Inundationsniveau. Um gleichwohl der vertragsmässig übernommenen Verpflichtung nachkommen zu können, brachte die Direction der Stadtbahn eine andere Trasse: durch die äussere Palatingasse, in Vorschlag, und dieses Project wird nun auch vom hauptstädtischen Ingenieuramte, jedoch nur als Provisorium, bis die Wasserwerke beseitigt und der obere Quai ausgebaut sein wird, empfohlen.

Eisenbahn Budapest - Dorogh - Esstergom (Gran). (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 110 verlautbart den mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 22. August 1896, Z. 54.072, genehmigten Nachtrag zur Concessionsurkunde der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom, betreffend den Bau und Betrieb einer von der Station Dorogh abzweigenden und zu den Drasche'schen Kohlenrevieren führenden normalspurigen Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 60). Concessionäre der projectirten Linie sind Graf Andreas Zichy und Consorten. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XLI ex 1881 als Montanbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden, 2·5 km langen Linie sind mit 91.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 19.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Der Bau der Linie hat sofort zu beginnen, und ist die Strecke concessionsgemäss innerhalb von sechs Monaten, vom Tage der Verlautbarung des obigen Erlasses, dem Verkehre zu übergeben.

Localbahn Zalathna-Kénesd. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 110 verlautbart den der Legislative vorgelegten Bericht des kgl. ungar. Handelsministers vom 2. September über die im eigenen Wirkungskreise erfolgte Concessionirung der bereits am 21. Juli dem Betriebe übergebenen schmalspurigen Localbahn Zalathna-Kénesd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93), einer Fortsetzung der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg)-Zalathna. Die effectiven Baukosten dieser 5·3 km langen Gebirgsbahn (durchschnittliche Steigung 127 Permille) sind mit 228.700 fl., d. s. 48.147 fl. per lautendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 11.700 fl. auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Projectirte Localbahn Uj-Zsombolya (Neu-Hatzfeld)—Lovrin. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Torontáler Comitats-Localeisenbahnen zur Vervollständigung ihres Betriebsnetzes projectirten Linie Uj-Zsombolya—Lovrin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56, Vorconcession Post 3) angeordnet. Die genannte Linie wird von der Station Uj-Zsombolya der Linie Nagy-Becskerek—Zsombolya des Staatsbetriebes, bezw. von der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Lovrin mit der Linie Temesvár-Józsefváros (Josefstadt)—Nagy-Szent Miklós verbinden.

Slavonische Drauthalbahn. (Stationen der Theilstrecke Cadjavica-Noskovci—Viljevo-Kapelna.) Im Bereiche der concessionirten Fortsetzungslinie Viljevo-Kapelna—Cadjavica-Noskovci der schmalspurigen Linie Viljevo-Kapelna—Belisce-Kapelna der Slavonischen Drauthalbahn (vgl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 96) sind folgende Stationen zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Viljevo-Kapelna;
2. Moslavina, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
3. Cadjavica, Station für den Gesammtverkehr;
4. die entsprechend zu erweiternde und theilweise für den Schmalspurbetrieb einzurichtende Station Noskovce der normalspurigen Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Cadjavica-Noskovci (nunmehr Noskovce)—Slatina-Našic, auch Heizhausstation für die Schmalspurbahn.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer Linie.) Die Direction der Budapester Vororte-Strassenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihr vorortliches Betriebsnetz im Bereiche des V. Stadtbezirkes bis zur Kreuzung des Theresien-, Leopold- und Waitznerringes zu verlängern. Der seinerzeit gegen das Project einer Einleitung der gesellschaftlichen Linien in einen der zehn städtischen Bezirke von Seiten der Directionen der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft und der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft erhobene Protest wurde vom Handelsminister abschlägig beschieden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38).

Eisenbahn Györ (Raab) - Sopron (Oedenburg) - Ebenfurth. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 19. September fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, geheimen Rath Koloman Rádo, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Györ-Sopron-Ebenfurth statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau erstattete die Direction Bericht über die bisher im Interesse der Realisirung der projectirten Localbahn Kis-Czell—Pándorf (vergl. Generalversammlungsbericht Vrdgs.-Bl. Nr. 101) getroffenen Massnahmen. Diesem zufolge ist der Finanzirungsvertrag mit dem Budapester Bankverein, vorbehaltlich der Ratificirung durch die Generalversammlung, perfect. Die Versammlung genehmigte die Vorschläge der Direction und delegirte ein Comité unter Vorsitz des Directions-Präsidenten zur Finalisirung der Angelegenheit. Die projectirte Linie wird, vom Eisenbahnknotenpunkte Kis-Czell aus in nordwestlicher Richtung führend, diesen an einem geeigneten Punkte zwischen Kapuvár und Eszterháza mit der gesellschaftlichen Hauptlinie und von dort aus in der Station Pándorf mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest — Bruck a. d. L. verbinden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Juni 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Juni ergibt für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.799·18 km, Folgendes:

Im Monate Juni betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 36,364.789 Mk. oder 4,001.464 Mk. weniger als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 932 Mk. oder 11·66 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 71,977.067 Mk. oder 7,009.799 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1814 Mk. oder 8·62 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Juni betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 88,334.167 Mk. oder 4.099.542 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2728 Mk. oder 2·90 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 182,779.141 Mk. oder 11,975.905 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5550 Mk. oder 5·01 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 31,793.692 Mk. oder 1,724.394 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4862 Mk. oder 3·21 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 65,322.254 Mk. oder 6,100.020 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9841 Mk. oder 7·59 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Im Jahre 1896 fiel das Pfingstfest in den Mai, im Jahre 1895 in den Juni.

Preussen. (Kleinbahnen in der Rheinprovinz.) Folgende Kleinbahnen, die in dem Bereiche des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld der eisenbahntechnischen Beaufsichtigung unterstehen, wurden concessionirt:

1. Kleinbahn Vörde-Haspe (Betriebsunternehmer Firma Lenz und Co., Stettin);
2. Kleinbahn vom Bahnhof Schlebusch nach Ort Schlebusch mit Anschluss an den Bahnhof Schlebusch-Horsbroich (Betr. Gemeinde Schlebusch);
3. Zahnradbahn von Westhofen nach Hohensyburg (Betr. Ingenieur Heufer in Wetter);
4. Kleinbahn Menden-Balve-Neuenrade (Betr. wie Nr. 1);
5. Kleinbahn Düsseldorf-Hochfeld (Betr. Fr. Hüllstrung, Düsseldorf);

6. Verlängerung der Hagener Strassenbahn von der Grenze des Stadtbezirkes bis Haspe (Betr. Direction der Hagener Strassenbahn-Gesellschaft);
7. Schienenverbindung von Schwelm und Barmen (Betr. Stadt Schwelm und Gemeinde Langerfeld);
8. Schienenverbindung von Barmen (Lichtenplatz) bis Küllenhahn (Betr. Fabrikant Vorwerk, Barmen);
9. Elektrische Strassenbahn Elberfeld über Neviges nach Velbert (Betr. Elektr. Actiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. in Nürnberg);
10. Kleinbahn von Mülheim a. Rhein nach Leverkusen (Betr. Firma Bayer & Co. in Elberfeld);
11. Elektrische Strassenbahn in Solingen (Betr. Stadt Solingen);
12. Elektrische Strassenbahn von Velbert über Heiligenhaus nach Hösel (Betr. wie Nr. 9);
13. Kleinbahn Altena-Dahle (Betr. Mitteldeutsche Creditbank in Berlin);
14. Kleinbahn von Kalk über Mülheim a. Rhein, Dünnwald und Schlebusch nach Bahnhof Schlebusch.

— (Kleinbahnbauten im Regierungsbezirke Potsdam.) Im Regierungsbezirke Potsdam werden folgende Kleinbahnbauten in Angriff genommen werden:

Im Kreise Templin sind die speciellen Vorarbeiten für den Bau einer Bahn von der Stadt Templin nach Prenzlau fertiggestellt; der Bau wird im Herbst begonnen. Des weiteren sind vom Staate die Mittel zum Bau einer Bahn von Britz über Templin nach Fürstenberg in Mecklenburg bewilligt und die speciellen Vorarbeiten für diesen Bahnbau in Angriff genommen worden. Der Kreistag des Kreises Westprignitz hat den Bau einer Kleinbahn von Perleberg nach der Kreisgrenze bei Hoppenrade behufs Anschlusses an die Kleinbahn Kyritz-Hoppenrade beschlossen; im Laufe des nächsten Jahres soll derselbe zur Ausführung gelangen.

Eine neue Anregung haben die Verhandlungen wegen Herstellung von Kleinbahnen im Kreise Westhavelland erfahren, nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für die Nebenbahnen Treuenbrietzen-Brandenburg-Rathenow und Rathenow-Neustadt angeordnet hat. Die vom Kreistage zur Förderung des Kleinbahnwesens erwählte Commission beschloss demzufolge, dem Kreistage den Bau folgender Kleinbahnen vorzuschlagen:

1. von der geplanten Nebenbahn Brandenburg-Rathenow eine Bahn abzweigend bei der Haltestelle Altstadt-Brandenburg (Weinberg) über Brielow, Radewege, Butzow, Ketzin, Lünow, Roskow, Weseram, Wachow, Niebede und Tremmen nach Rötehof, und
2. von Rathenow über Stechow, Kotzen, Kriele, Senzke und Wagenitz nach Paulinenaue.

— (Massregeln zur Bewältigung des Güterverkehres im Herbst.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat an die kgl. Eisenbahn-Directionen folgenden Erlass gerichtet: Bei der andauernd günstigen Conjunctur auf fast allen Gebieten des Grossgewerbes ist auf einen sehr starken Güterverkehr im Herbst zu rechnen; derselbe wird vermuthlich noch dadurch gesteigert, dass, wie verlautet, die grossen Kohlenlager an den Rheinhäfen ziemlich geleert und in Folge eines grösseren Anbaues von Rüben, besonders im Vergleich mit dem vorigen Jahre, eine erhebliche Vermehrung der Rübensendungen eintreten wird. Aufgabe der Staatseisenbahn-Verwaltung ist es daher, alle Vorkehrungen zu treffen, um für die Bewältigung auch des hochgesteigerten Verkehres gerüstet zu sein. Ich veranlasse die kgl. Eisenbahn-Directionen daher, alle zur Beschleunigung des Wagenumlaufes dienenden Mittel so vorzubereiten, dass sie mit dem Eintreten des grösseren Wagenbedarfes sofort in Wirksamkeit treten. Insbesondere werden die kgl. Eisenbahn-Directionen die im vorigen Herbst gesammelten Erfahrungen zu verwerthen wissen. Ich darf voraussetzen, dass inzwischen die Einrichtung geschlossener Züge zwischen den Kohlenbezirken und den grossen Verbrauchsplätzen, wo solche noch nicht bestanden, weiter ausgebildet ist und die erforderlichen Bedarfszüge vorgesehen sind, sowie dass die Vereinbarungen über die ganze oder theilweise Aufhebung der Sonntagsruhe im Güterdienst so bestimmt getroffen sind, dass Missverständnisse für die Folge ausgeschlossen sind und ein wirksamer und allgemeiner Erfolg diesem Aushilfsmittel gesichert ist. Ferner ist es angezeigt, dass die mit der Ueberwachung des Wagenverkehres betrauten Organe, sowie Commissarien der Direction frühzeitig eingehende örtliche Revisionen vornehmen, um sich zu überzeugen, dass die über die Beschleunigung des Wagenumlaufes gegebenen Vorschriften von den Dienststellen richtig aufgefasst und gewissenhaft gehandhabt werden. Wenn auch die in früheren Jahren an die Kohlenverbraucher gerichtete Aufforderung, für möglichst frühzeitige Deckung ihres Kohlenbedarfes zu sorgen, nicht immer von dem gewünschten Erfolg begleitet gewesen sein mag und dann in späteren Jahren unterlassen worden ist, so erscheint es doch in diesem Jahre angebracht, wenn noch nicht geschehen, unter Hinweis auf den starken Herbstverkehr die Kohlenverbraucher zu ersuchen, auf möglichst frühzeitige Deckung des Herbstbedarfes Bedacht zu nehmen und so im allgemeinen Interesse an der Herbeiführung einer gleichmässigeren Vertheilung des Güterverkehres nach Kräften mitzuwirken.

Frankreich. (Sonntagsruhe im Güterverkehre.) In Folge verschiedener Vorkommnisse hat die Eisenbahndirection im Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Aufsichtsstellen und die Eisenbahngesellschaften an den Erlass vom 9. Mai 1891, betreffend die Sonntagsruhe, der sowohl auf Eil- als auch Frachtgut anwendbar ist, erinnert. Demnach müssen die Eisenbahngesellschaften des Sonntags die Ablieferung in die Wohnung bezüglich aller Empfänger ohne Ausnahme, welche einen bezüglichen Antrag beim Stationsvorsteher stellen, einstellen.

— (Eröffnung neuer Bahnlinien.) Die Westbahn hat am 31. Mai 1896 die eingeleisige Linie Saint Pierre—Louviers—les Andelys (16·785 km) mit der an der Linie Paris—Havre gelegenen Ausgangsstation Saint Pierre du Vouvray und den neuen Stationen Muids, la Rogue (Haltestelle), la Vachery (Haltestelle) und les Andelys dem Betriebe übergeben, ferner hat die Staatsbahn am 31. Mai 1896 die Linie Voves—Toury (29·83 km) mit den Zwischenstationen Prasville, Ymonville, Fresnay l'Evêque, Trancrainville und Janville eröffnet.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Eisenbahnprojecten.) Im Isère-Departement sind die am 29. Mai 1896 an H. Merlin und J. Chassary concessionirten, für Personen-, Gepäck- und Packetverkehr bestimmten elektrischen Strassenbahnen von Grenoble nach Eybens und von Grenoble über Pont de Claix nach Varces für gemeinnützig erklärt worden.

In Lyon ist die zwischen dem Bahnhofe Saint Jean und dem Fourviereplatz anzulegende Zweigbahn der Seilbahn Lyon—Saint Just, welche am 2. Jänner 1895 der Compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest Lyonnais concessionirt wurde, für gemeinnützig erklärt worden.

Belgien. (Güterbeförderung mit Personenzügen.) Eine neuerdings erlassene Dienstordnung bestimmt, dass folgende Güter in der Regel mit Personenzügen befördert werden:

1. Expresssendungen (Tarif 1, mit Ausnahme der sperrigen oder schwer zu verladenden Frachtstücke);
2. die durch Marken frei gemachten Packete von 5 kg und weniger (Tarif 2) mit angegebenem Werthe von 200 Frcs. und weniger, die Edelsteine, Spitzen, feine Uhrmacherarbeiten oder Edelmetalle enthalten;
3. die Zeitungen; Sendungen von 10 kg und weniger; Sendungen von mehr als 10 kg nur, soweit das Gesammtgewicht 50 kg nicht überschreitet;
4. die Geldsendungen, Werthpapiere u. s. w. (Tarif 4);
5. die Fahrzeuge als Eilfracht (Tarif 5), wenn die zurückzulegende Entfernung wenigstens 75 km beträgt;
6. die als Eilgut abgefertigten, auf eigenen Rädern laufenden Wagen bei Entfernungen von wenigstens 75 km;
7. die Leichensendungen als Eilfracht (für Schnellzüge bedarf es einer besonderen Erlaubniss);
8. die Menageriethiere als Eilgut (Tarif 6);
9. die Pferde, Esel, Maulesel, Ponies und Fohlen als Eilgut (Tarif 6) bei einer Entfernung von wenigstens 75 km. In die Personenzüge werden gleichfalls ohne Rücksicht auf die Entfernung zugelassen: die Pferde der berittenen Officiere unter verschiedenen besonderen Umständen, die zum Decken gesandten Stuten auf der Hin- und Rückreise und die Pferde, die an einem Wettrennen theilnehmen sollen;
10. Hefe, frische Milch, Sahne und die Behälter, die zu diesen Sendungen gedient haben;
11. frische Butter, mit Ausnahme der Margarine;
12. frisches Obst, Gemüse, frisches Fleisch, frisches Brot, Eis, ausgesuchtes Wildpret, geschlachtetes Geflügel;
13. lebende Hühnchen von Verviers;
14. Brieftauben, frische Fische, Muscheln u. s. w. Die lebenden Fische, Bienen, lebende Pflanzen in kleinen Packeten von wenigstens 5 kg in besonderen Fällen.

— (Unentgeltliche Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse.) Durch Rundschreiben vom 15. Mai 1896 hat das Eisenbahnministerium Folgendes angeordnet:

1. Gemüse und Obst, im freien Lande oder Mistbeet gezogen, Butter, Sahne und Käse, Eier und Geflügel (geschlachtet oder lebend), welche die Züchter in den Zügen mit sich führen, um sie auf den Märkten direct zum Verkaufe anzubieten, werden in einem einzigen von den Dienstvorständen zu bezeichnenden Omnibuszug in jeder Richtung (die Strassenbahnzüge ausgenommen) unentgeltlich zur Beförderung zugelassen;
2. die Milch, welche die Landleute in die Wohnung ihrer Kunden abliefern wollen, wird unter den gleichen Bedingungen in einem einzigen Morgen- und in einem Nachmittagszuge zwischen 1 und 3 Uhr zugelassen;
3. diese Begünstigung wird den Landleuten lediglich für die oben genannten Erzeugnisse des von ihnen selbst betriebenen Gartens, Viehstalles und Geflügelhofes bewilligt; sie können sich also nicht unterwegs von Dritten derartige Frachtstücke aber anderer Herkunft zur Beförderung unter gleichen Bedingungen übergeben lassen; den Händlern und Wiederverkäufern, die sich selbst am Ursprungsorte die genannten Erzeugnisse liefern lassen, kommt die Unentgeltlichkeit der Beförderung nicht zugute;
4. das Gewicht jedes Frachtstückes darf 50 kg nicht übersteigen;
5. die Betheiligten können ihre Frachtstücke in den Gepäck- oder in einen Güterwagen einladen, welchen die Eisenbahnverwaltung zu diesem Zwecke besonders an den Gütertagen in die bezeichneten Züge einstellen lässt;
6. da die Verwaltung die durchschnittliche Last, die von einem Mensehen getragen werden kann, auf 60 kg schätzt, so darf das Gesammtgewicht der unentgeltlich zu befördernden Frachtstücke diese Menge für jeden Erzeuger nicht übersteigen;
7. über dieses Gewicht hinaus werden die Frachtstücke nach den Bedingungen des Tarifes Nr. 2 abgefertigt, aber mit dem gleichen Personenzuge befördert;
8. die Verpackung, leere Kannen und Körbe, auf der Rückfahrt wird in den von den Dienstvorständen zu bezeichnenden Personenzügen unentgeltlich zugelassen, darf aber die Grenze von fünf Kannen und Körben für den Reisenden nicht überschreiten. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Verstaatlichung der Eisenbahn der Herveplateaux.) Die Regierung hat einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch welchen sie um die Genehmigung nachsucht, die Eisenbahn der Herveplateaux einschliesslich der Zweigbahn nach dem Xhawirschacht der Kohlenwerke von Herve-Wergifosse gemäss Art. 53 des Bedingnissheftes vom 7. September 1897 ab zu verstaatlichen. Die Concession für diese Bahn wurde auf Grund eines Vertrages vom 25. Februar 1869 durch Gesetz vom 12. Juni 1869 ertheilt; der Staat behielt sich das Betriebsrecht vor und überliess der Gesellschaft die Hälfte der Betriebseinnahmen. Die Concession währt 90 Jahre, vom 7. September 1882 an gerechnet; der Staat hat aber das Recht, die Bahn nach Ablauf von 15 Betriebsjahren zu verstaatlichen, wenn er die Concessionsinhaber ein Jahr zuvor von seiner Absicht benachrichtigt. Im Falle der Verstaatlichung ist der Gesellschaft während der noch laufenden Concessionsdauer ein Jahresbetrag in Höhe des in den fünf ertragreichsten unter den letzten sieben Jahren durchschnittlich von der Gesellschaft erhobenen Summe zu zahlen; diese Abfindung erhöht sich um eine Prämie von 10 pCt., wenn die Verstaatlichung vor Ablauf des 25. Betriebsjahres erfolgt. Keinenfalls darf die Verstaatlichungsrente geringer sein, als die im letzten der sieben Jahre der Gesellschaft gezahlte Summe. Die Betriebseinnahmen der Bahn betrugen vom September 1894 bis Ende August 1895 1,308.943 Fres. — die höchste bisher erzielte Einnahme.

Schiffahrt.

Budapester Donauquais. (Enquêteverhandlung im Interesse der Vermehrung und Ausdehnung der Schiffs-Landungs- und Lagerplätze.) Am 11. September fand in Budapest unter dem Präsidium des Ackerbauministers Ignaz Darányi eine Enquête in Angelegenheit des Ausbaues der Budapester Donauufer statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95). Bei dieser Berathung handelte es sich um die Abschnitte der Donauufer von der Zollamtsbrücke bis zum Bruckbade und von der Margarethenbrücke bis zur Victoria-Mühle, eventuell bis zur Drávagasse. Die Enquête sprach sich dafür aus, dass die neuen Ufer ausschliesslich den Privatschiffen vorbehalten bleiben sollen. Angeregt wurde ferner, dass ein Theil der ausladenden Schiffe an das Ofener Ufer zu weisen sei und dass zu diesem Zwecke gewisse Erleichterungen gewährt werden sollen. Weiter wurde die Frage berührt, ob es nicht angezeigt wäre, den Franzstädter Bahnhof weiter hinab zu verlegen, wodurch 2400 m Ufer gewonnen würden, oder, wenn dies nicht möglich sein sollte, zu erwägen, ob bei dem Bahnhofe nicht auch Schiffsausladungen vorgenommen werden können. Schliesslich wurde ausgesprochen, die 365 m lange Uferstrecke vor dem Parlamentsgebäude ausschliesslich für den localen Personenverkehr zu reserviren. — In der nächsten Sitzung wird die Frage entschieden werden, wer die Kosten zu tragen habe, wer die Arbeit durchführen und wie das Verhältniss zwischen Regierung und Hauptstadt in dieser Sache sich gestalten solle. — Die Art der Ausführung betreffend, gaben die Vertreter der hauptstädtischen Commune dem Wunsche Ausdruck, dass der Quai zwischen der Zollamtsbrücke und dem Bruckbade mit Stiegen und Stützmauern, der Quai oberhalb der Margarethenbrücke mit Stützmauern und Tallout-Pflaster (Bruchsteinwurf) ausgebaut werden solle, doch solle das Pflaster in einer Entfernung von je 50 m von Stiegen unterbrochen werden, wie dies bei den derzeit bestehenden Quais der Fall ist. Die Vertreter des Ackerbauministeriums erklärten sich bezüglich des Quais oberhalb der Margarethenbrücke für die einfachere Ausführung der Arbeit mit Tallout-Pflaster ohne Stützmauer und ohne Stiegen, was eine Kostenersparniss von 300.000 fl. bedeuten würde, da die von den hauptstädtischen Vertretern gewünschte Ausführung 800.000 fl., die einfachere Ausführung aber blos 500.000 fl. kosten würde. Da die Arbeit in allen Fällen längere Zeit in Anspruch nehmen wird, erklärte die Enquête, dass auch bis zur definitiven Durchführung im Interesse der Ver- und Entladung der Schiffe Vorkehrung getroffen würden, insbesondere aber sofort ein Hafencapitanat errichtet werde, welches die Schiffsmanipulationen zu regeln und zu überwachen und für die Budapester Donausection als Strompolizei zu fungiren hat. Schliesslich wurde die Erklärung des Baurathes, dass das die Regulirung des linksseitigen Uferabschnittes bisher hemmende Wasserleitungs-Pumpwerk nach Vollendung des Káposta-Megyer Wasserwerkes für immer entfernt werden wird, mit Befriedigung zur Kenntniss genommen.

Regulirung der Donau unterhalb Budapest. (Vergebung der Arbeiten.) Die Ausführung der im Interesse der Schiffbarkeit der Donausection unterhalb von Budapest im Promontorer Hauptarme bis Ercsi, sowie des Schutzes der Hauptstadt vor Inundationen von der Legislative votirten Donauregulirungsarbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1895 und Nr. 95 ex 1896) wurden der Firma Hofbauer & Lahner mit der Bedingung übertragen, die Arbeiten sofort in Angriff zu nehmen.

Nord-Ostsee- (Kaiser Wilhelms-) Canal. (Revidirter Abgabentarif.) Mit A. h. Entschliessung vom 4. August hat der deutsche Kaiser den nachstehenden revidirten Abgabentarif für den Kaiser Wilhelm-Canal genehmigt:

I. Für die Fahrt durch den Kaiser Wilhelm-Canal werden von sämmtlichen Fahrzeugen, mit Ausnahme der zur kaiserlichen Marine und zur Canalverwaltung gehörigen, Abgaben nach folgenden Sätzen eingehoben:

1. Von beladenen Fahrzeugen a) im allgemeinen Durchgangsverkehr: für die ersten 400 Registertons Netto je 60 Pfg., für die überschiessenden bis einschliesslich 600 Registertons Netto je 40 Pfg., für die weiter überschiessenden bis einschliesslich 800 Registertons Netto je 30 Pfg., für die weiter übersehiessenden Registertons Netto je 20 Pfg.; b) im deutschen Küsten-Frachtverkehr (Gesetz vom 22. Mai 1881, R.-G.-Bl. S. 97): bei einer Schiffsgrösse bis zu 50 Registertons Netto einschliesslich für jede Registertonne Netto 40 Pfg.
2. Von leeren oder in Ballast laufenden Fahrzeugen nach den um 20 pCt. verminderten Sätzen zu 1.
3. Die geringste nach Nr. 1 und 2 für eine Fahrt zu entrichtende Abgabe für die unter 1 b bezeichneten Fahrzeuge 6 Mk., im Uebrigen 10 Mk.
4. An Schlepplohn zahlen ausserdem: Segelfahrzeuge bei Benützung der ordnungsmässigen Schleppzüge für die ersten 200 Registertons Netto je 40 Pfg., für die überschiessenden Registertons je 30 Pfg., Segelfahrzeuge der unter Nr. 16 und Nr. 2 bezeichneten Art unter gleicher Voraussetzung für die ersten 200 Registertons Netto je 25 Pfg., für die überschiessenden Registertons je 20 Pfg.

   Für die Gestellung von Schlepphilfe für Dampfer oder von besonderen Schleppern für Segelfahrzeuge setzt die Canalverwaltung die Gebühr nach Massgabe der Grösse der gestellten Schleppdampfer und der Dauer der Benützung fest.
5. Während der Monate October bis einschliesslich März werden die Abgabensätze unter Nr. 1—3 um 10 pCt. erhöt.

6. Bei der Feststellung des Gesammtbetrages der zu entrichtenden Abgabe werden Bruchtheile einer Mark nach oben auf volle Mark abgerundet.
7. In den vorstehenden Abgaben ist der Ersatz für die Benützung der sämmtlichen Betriebseinrichtungen des Canals, sowie für das Lootsen zwischen den Lootsenstationen Brunsbüttel, Nübbel und Friedrichsort mit inbegriffen. Den aus der Nordsee kommenden oder dorthin gehenden Fahrzeugen wird das für die Strecke zwischen der Nordsee und Brunsbüttel zu zahlende Elbelootsgeld auf die Canalabgabe in Abrechnung gebracht.
8. Die Bedingungen und Gebühren für die Zulassung von Fahrzeugen, welche ihre Fahrt innerhalb des Canals beginnen oder endigen, für die Benützung der reichsfiscalischen Hafenanlagen am Canal, sowie für das Aufnehmen und Absetzen der Lootsen ausserhalb der Lootsenstationen werden von der Canalverwaltung festgesetzt.

II. Dieser Tarif tritt am 1. September 1896 in Kraft. An demselben Tage tritt der Abgabentarif für den Nord-Ostsee-Canal vom 4. Juni 1895 (R.-G.-Bl. Seite 241) ausser Kraft.

Vorstehender Erlass wurde in der Nummer 26 des Deutschen Reichsgesetzblattes unter Z. 2331 am 8. August d. J. veröffentlicht.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 25. September die Firma

Localbahn Zwittau-Polička (böhmisch Mistni dráha Svitava-Polička)

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 10. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 207, und der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. August 1896, Z. 26.080, genehmigten Statuten, sowie des Constituirungsactes vom 10. September 1896 errichtete Actiengesellschaft.
2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien.
3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von der Station Zwittau der Linie Brünn—Prag der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Stadt Polička.
4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorbezeichnete Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.
5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 262.000 fl. festgesetzt und besteht aus 1310 Stück auf den Inhaber lautender Stammactien zu 200 fl. Die Actien sind untheilbar.
6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens fünf, höchstens sieben Mitgliedern. Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen, weiters hat die Stadt Polička, insolange dieselbe durch den Besitz der sämmtlichen von ihr gezeichneten Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt, und zwar auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung, in welch letzterer sohin die Neuwahl der Verwaltungsrathsmitglieder vorzunehmen ist. Ebenso haben die in der constituirenden Generalversammlung gewählten Mitglieder bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung zu fungiren. Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen. Seitens der Stadt Polička wurde Johann Nebuda, Stadtrath in Polička, in den Verwaltungsrath entsendet. In der constituirenden Generalversammlung vom 10. September 1896 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt: Dr. Wenzel Hübsch, Advocat in Polička; Johann Budig, Bürgermeister und Fabriksbesitzer in Zwittau; Julius Strakele, Fabriksbesitzer in Zwittau, und Josef F. Thanabaur, Stadtrath in Polička.
7. Die Firma wird collectiv in der Art gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Localbahn Zwittau-Polička“ oder „Místní dráha Svitava-Polička“ entweder: a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes, oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.
8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in der amtlichen Wiener Zeitung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCVIII. Stückes.) Das am 24. September herausgegebene CXCVIII. Stück enthält unter

Nr. 2576: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. September 1896, Z. 150.837, betreffend Bestimmung der Stadt Humpolec als Consumort für Schlachtvieh aus verseuchten Ländern.

Nr. 2577: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. September 1896, Z. 151.477, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus den politischen Bezirken Marburg und Pettau in Steiermark nach Böhmen.

Nr. 2578: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. September 1896, Z. 88.844, betreffend Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus Kärnten nach Niederösterreich.

Nr. 2579: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. September 1896, Z. 16.350, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Budapest nach der Bukowina.

Nr. 2580: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. September 1896, Z. 153.441, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Schweineeinfuhr aus Oberösterreich.

— (Inhalt des CXCIX. Stückes.) Das am 26. September herausgegebene CXCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2581: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. September 1896, Z. 13.413, betreffend die Regelung der Viehbeschau auf den Eisenbahnstationen im Herzogthume Krain.

Nr. 2582: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 24. September 1896, Z. 27.018, betreffend die Auflassung der Viehsperre gegenüber der Schweiz.

— (Inhalt des CC. Stückes.) Das am 28. September herausgegebene CC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2583: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 26. September 1896, Z. 14.608, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2584: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 22. September 1896, Z. 28.330, betreffend theilweise Erleichterungen im Viehverkehr in Steiermark.

Nr. 2585: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. September 1896, Z. 90.732, betreffend Anordnungen gegen die Verbreitung der Maul- und Klauenseuche in Niederösterreich.

Nr. 2586: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 25. September 1896, Z. 16.287/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus einzelnen politischen Bezirken in Kärnten nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CCI. Stückes.) Das am 29. September herausgegebene CCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2587: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 24. September 1896, Z. 14.847, betreffend die Aufhebung der Einschränkungen des Borstenviehverkehres innerhalb Krains mit Ausnahme des Gerichtsbezirkes Gurkfeld.

Nr. 2588: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. September 1896, Z. 80.476, betreffend die Gestattung der Einfuhr von serbischen Schweinen aus der Contumaz- und Mastanstalt zu Kőbánya (Steinbruch) in Ungarn nach Galizien.

— (Inhalt des CCII. Stückes.) Das am 1. October herausgegebene CCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2589: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. September 1896, Z. 16.820, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken Galiziens.

Nr. 2590: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 29. September 1896, Z. 11.377, betreffend den Viehverkehr mit Kärnten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Theil I, Abtheilung B.

Ausschluss von Patronen aller Art vom directen Verkehr.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1896 werden Patronen aller Art von der directen Abfertigung im Verkehre mit Rumänien ausgeschlossen.

Demzufolge erhält auf Seite 11 der Abtheilung B des Theiles I der mit Nachtrag I abgeänderte Wortlaut des Abschnittes II (explodirbare Güter), Punkt b), die folgende Fassung:

b) Die Frachtberechnung gilt für alle jene Gegenstände, welche im Punkte XXXVI unter 2, 3, 4 (mit Ausnahme der hier angeführten Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle) und 5 der Anlage 1 zur Abtheilung A des Theiles I namentlich angeführt sind.

Die in den Punkten I, II, XIII, XIV, XXXVI unter 1, XXXVII, XXXIX, XLIII und XLIV der vorerwähnten Anlage 1 angeführten Gegenstände sowie die im Punkte XXXVI unter 4 angeführten Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle sind auf Umexpedition an der österr.-ungarisch-rumänischen Grenze verwiesen.

Wien, am 30. September 1896. [719]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theil IIa, 2. Heft.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 gelangt im obangeführten Verbande der Nachtrag III zu dem vom 15. November 1890 giltigen Tarif-Theil IIa, 2. Heft, enthaltend die Schnittfrachtsätze nebst den besonderen Bestimmungen und den Kilometerzeiger für die ausserfranzösischen Strecken im Verkehre mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, zur Einführung.

Der Nachtrag III enthält:

I. Aenderung des Titelblattes und von Bahnbezeichnungen;
II. Aenderung der Eintheilung der Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband;
III. Aenderung des Vorwortes;
IV. Aenderung der „Besonderen Bestimmungen für den Verkehr mit einigen ungarischen Stationen";
V. Aufnahme der Station Kaschau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn;
VI. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen der Ausnahmetarife;
VII. Aufhebung des Abschnittes D (Tabellen zur Berechnung der Versicherungstaxen);
VIII. Lieferfrist-Tabelle;
IX. Aenderung des Kilometerzeigers;
X. Abänderung von Stationsnamen.

Exemplare des Nachtrages III sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Heller = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 1. October 1896. [720]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ausgabe von Nachträgen zu den Verbands-Gütertarifen Theil II, Heft 1 bis 4.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 und, insoweit Erhöhungen platzgreifen, vom 1. December 1896 treten zu den Verbands-Gütertarifen (Theil II), u. zw.:

zu Heft 1 und 2 (Verkehr mit Oesterreich) die Nachträge VI,
zu Heft 3 (Verkehr mit Ungarn) der Nachtrag VII und
zu Heft 4 (Verkehr mit Ungarn) der Nachtrag V

in Kraft.

Nachtrag VI zu Heft 1 enthält eine Erweiterung des Specialtarifes III, dann der Ausnahmetarife Nr. 5 (Hohlglaswaaren etc.), Nr. 7 (Wolle etc.), Nr. 26 (Pottasche etc.), Nr. 29 (Muschelschalen etc.) und Nr. 43 (Bier) durch Einbeziehung neuer Stationen, neue, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen an Stelle der bisherigen Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 A, die neuen Ausnahmetarife Nr. 45 (Oelfässer, gebrauchte, leere etc.) und Nr. 46 (Chilisalpeter), Ergänzungen der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, sowie des Kilometerzeigers, die Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

Nachtrag VI zum Heft 2 enthält die Aufnahme der Station Starkenbach in den Ausnahmetarif Nr. 12 a (Baumwolle, rohe), Ergänzungen der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen und des Kilometerzeigers, sowie eine Stationsnamensänderung.

Nachtrag VII zum Heft 3 enthält neue, erhöhte Frachtsätze für Ackergeräthe und landwirthschaftliche Maschinen an Stelle der bisherigen Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 6, eine Ergänzung des Kilometerzeigers und eine Berichtigung.

Nachtrag V zum Heft 4 enthält die Einbeziehung der Station Liptó-Szt. Miklós in die Ausnahmetarife Nr. 1 a (Quebrachoholz-Extract) und Nr. 13 b (Gerbestoffe etc.), theilweise erhöhte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 (Obst, gedörrt etc.), eine Aenderung des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Ausserdem enthalten die Nachträge VI zum Heft 1 und VII zum Heft 3 die Einführung neuer erhöhter Frachtsätze für Brake (Oldenb.) loco, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof) loco, Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof) loco und Nordenham loco und die Beschränkung der bisherigen Frachtsätze für die genannten Stationen auf See-Aus- und Einfuhrsgüter.

Endlich wird mit allen vier besagten Nachträgen die Einbeziehung der Station Hamburg-Sternschanze

in die Tarife für Wagenladungen, sowie in die Special- und Ausnahmetarife zur Durchführung gebracht.

Die vier Nachträge werden seinerzeit bei den betheiligen Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 1. October 1896. [721]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg.

Einführung neuer Fahrpreise
Wien (Nordbahnhof)—Hamburg—Altona über Oderberg—Breslau—Berlin.

Mit 1. October 1896 gelangen nachstehende Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen	Einfache Fahrt giltig für alle Züge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
Wien (Nordbahnhof) und Hamburg, sowie Hamburg-Altona über Oderberg — Breslau — Berlin — Stendal—Uelzen od. Bergedorf—Nauen	85·10	60·50	37·50

Bei der Fahrt über Berlin — Bergedorf—Nauen haben die Reisenden für die Ueberkunft in Berlin zwischen dem Bahnhofe Friedrichstrasse und dem Lehrter Hauptbahnhofe selbst zu sorgen, doch stehen denselben die bahnseits beigestellten Omnibusse gegen Entrichtung eines Fahrgeldes von 1 Mk. 50 Pfg. für jede erwachsene Person und 75 Pfg. für jedes zahlpflichtige Kind zur Verfügung.

Die oberwähnten Fahrkarten haben eine 6tägige Giltigkeit mit dem Rechte zweimaliger Fahrtunterbrechung gegen Bestätigung.

Wien, am 28. September 1896. [722]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Erhöhung der Wartegebühren.

Es wird hiemit bekannt gegeben, dass mit Rücksicht auf den gegenwärtigen ausserordentlichen Schleppbedarf ab 5. October 1896 bis auf Widerruf sowohl für bereits schwimmende, als auch für neue Getreideladungen bei Ladefristüberschreitungen die tarifmässigen Wartegebühren in doppelter Höhe zur Einhebung gelangen werden.

Wien, am 30. September 1896. [723]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. October 1896 gelangen nachstehende directe Fahrpreise in beiden Richtungen zur Einführung:

Zwischen	Für alle Züge			Personenzüge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden österr. Währung					
Jasło und Oswięcim über Tarnów—Krakau	11·39	7·09	3·77	—·—	5·62	3·03
Oderberg „ „	15·21	9·64	5·04	—·—	7·32	3·88
Bielitz „ Saybusch-Zabłocie	—·—	—·—	—·—	11·10	6·67	3·62

Wien, am 30. September 1896. [724]

Sonstige Nachrichten.

Russland. (Lieferfristen.) Zufolge Beschlusses des Conseil für Eisenbahn-Angelegenheiten sind, nach der „Osteuropäischen Tarifrundschau" Nr. 34, S. 273, in den Bestimmungen für die Lieferfrist auf den russischen Eisenbahnen *) (Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 45 ex 1891) nachstehende Aenderungen, bezw. Ergänzungen vorzunehmen, welche mit dem 15./27. August a./n. St. 1896 in Kraft getreten sind:

I. Für die Beförderung von Gütern mit Eillastzügen werden folgende Maximal-Transportfristen festgesetzt:

1. für die Abfertigung — 1 Tag (24 Stunden);
2. für die Beförderung auf Entfernungen bis 300 Werst **) — 1 Tag (24 Stunden), bis 600 Werst — 2 Tage, bis 1000 Werst — 3 Tage, und auf Entfernungen über 1000 Werst wird zu der für die Beförderung auf Entfernungen bis 1000 Werst festgesetzten Maximal-Transportfrist von 3 Tagen 1 Tag für je 400 Werst zugerechnet, wobei angefangene 400 Werst für voll gerechnet werden;
3. für jede Uebergabe von einer Bahn auf die andere werden 100 Werst zu der zu durchrollenden Gesammtentfernung zugerechnet;
4. in nachstehenden Fällen werden je 200 Werst zu der zu durchrollenden Entfernung zugerechnet:
   a) bei einer Uebergabe von einer schmalspurigen auf eine breitspurige Bahn und vice versa;
   b) bei einer Uebergabe in Knotenpunkten, in welchen diese Manipulation mit technischen Schwierigkeiten verbunden ist;
   c) bei Trajectfahrten.

Die unter b) und c) erwähnten Knotenpunkte und Trajectanstalten werden vom Minister der Verkehrsanstalten bekannt gegeben.

5. Bei Berechnung der Lieferfrist nach den unter 2. niedergelegten Grundsätzen werden die Entfernungen jener Bahnen, welche einen schwachen Verkehr haben, in anderthalbfachem Ausmasse angenommen. Das Verzeichniss solcher Bahnlinien wird vom Minister der Verkehrsanstalten bestätigt und zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

II. Die bezüglichen Bestimmungen sind durch Aufnahme des nachstehenden Paragraphen zu ergänzen:

Die Beförderung wird vom Momente des Ausladens der Sendung an gerechnet als effectuirt betrachtet. Das Datum des Ausladens wird durch Abstempelung des Frachtbriefes mit dem Stempel der Bestimmungsstation bestätigt.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Eröffnung des Haltepunktes Jorksdorf für den Wagenladungs-Güterverkehr und Einbeziehung desselben in verschiedene Tarife.) Mit 3. September ist der an der Strecke Königsberg—Tilsit zwischen Schelecken und Szargillen gelegene Haltepunkt Jorksdorf für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr.), in die Gruppenwechseltarife der Preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr einbezogen worden. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Jorksdorf nicht abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

*) Z. J 283.
**) 1 Werst = 1067 Meter.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895. R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1523	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Holzkohle aus fossilem Holze	S k a l i s	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Wr.-Neustadt incl.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	102 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1524	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	P r a g (St. E. G.)	B r ü x (A. T. E.)	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten; b) bei Aufgabe in Mengen bis 50 kg und bis 10 Stück pro Frachtbrief; 1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäcksscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse, stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, an der Gepäckscassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahme-Bescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif „Theil II, Heft 1" des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	a) 211 Kreuzer b) 160 Kreuzer	a) 211 Kreuzer b) 160 Kreuzer	Im Kartirungswege		

via Aussig

Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent.
Die mindeste Transportgebühr beträgt:
a) bei Beförderung mit Schnellzügen . . . . . 30 Kreuzer } pro Sendung
b) „ „ „ Personenzügen . . . . . 20 „ }
Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcksschein-Stempelgebühr von 5 kr. berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1525	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, unverpackt, in offen gehauten Wagen verladen, aus Pos. T 12 a im Tarife „Theil I“	Z l i v	Anina	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 1“ vom 1. November 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuzer			Im Kartirungswege		
					Árad				122·5	86·6	35·9			
					Bánréve				—	83·6	—			
					Beszterczehánya				—	78·6	—			
					Bettlér					86·6				
					Botfaln				162·5	113·6	48·9			
					Brassó				163·5	114·6	48·9			
					Budapest-dunapartiteher-pályandvár				83·5	66·6	16·9			
					Budapest-fővárosi közraktárak									
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-kiterö									
					Budapest-Lipótváros									
					Budapest-nyngotí-pályandvár									
					Budapest-Kelenföld									
					Budapest-deli vasut (Südhahnb.) loco									
					Ó-Buda-Filatorigát									
					Diosgyör vasgyár				114·5	83·6	30·9			
					Diószeg				70·0	48·6	21·4			
					Dobsina				—	87·6	—			
					Gavosdia				132·5	93·6	38·9			
					Gombaszög				—	85·6	—			
					Kalán Zeykfalva				138·5	97·6	40·9			
					Karánsehes				135·5	95·6	39·9			
					Kassa				—	89·9	—			
					Kolozsvár				135·5	95·6	39·9			
					Körmöczbánya				—	73·9	—			
					Köhánya alsó-pályaudvár u. Felsö-pályandvár				85·5	66·6	18·9			
					Krompach				—	101·8	—			
					Losoncz				—	81·6	—			
					Lonyabánya				—	79·6	—			
					Oravicza				138·5	97·6	40·9			
					Ózd				—	87·6	—			
					Petroszény				143·5	101·6	41·9			
					Pozsony				63·0	43·6	19·4			
					Predeál				166·5	116·6	49·9			
					Rákos				85·5	67·6	17·9			
					Rozsahegy				—	81·7	—			
					Salgó-Tarján				—	78·6	—			
					Tiszolcz				—	85·6	—			
					Ungvár				—	92·6	—			
					Vajda-Hunyad				137·5	96·6	40·9			
					Zólyom				—	76·6	—			
					Zólyom-Brézó				—	85·6	—			
					Zsolna				—	66·9	—			

In den für die Stationen Ózd und Zólyom-Brézó angeführten Frachtsätzen sind die laut Localgütertarif der K.U.St.E. (giltig von 1. Februar 1892) Abschnitt VIII, Punkt IV 2 c, bezw. Punkt VI separat einzuhebenden Zuschlagsgebühren bereits enthalten; dagegen ist die laut Abschnitt VIII, Punkt IX des obbezeichneten Localtarifes im Verkehre mit der Station Anina zur Einhebung gelangende Zuschlagsgebühr von 3 kr. pro 100 kg in dem Frachtsatze für diese Station nicht enthalten und wird separat eingehoben.

Laut Abschnitt VII, Punkt B 9 des vorcitirten Localgütertarifes können in der Station Kalán-Zeykfalva nur die Sendungen des dortigen Eisenwerkes (bezw. des Kronstädter Berghan- und Hütten-Actien-Vereines) auf- und abgegeben, bezw. ein- und ausgeladen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1526	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Bahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Robbenzin (Petroleumnapbtha) aus Erdöl	Bndapest-Ferenczváros	Oderberg	Bei Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende des Jahres 1896	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife		kr. 60		Im Kartirungswege		
				Budapest-kitérö						60				
				Brassó						105				
				Mezö-Telegd						74				
				Oravicza						86				
				Orsova						90				
				Pozsony-ujváros						47				
				Bndapest-Ferenczváros	Oderberg (für Sendungen, welche auf die Preussischen Staatsbahnen übergehen)					61				Die Oderberger Ueberfuhrsgebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits enthalten
				Budapest-kitérö						61				
				Brassó						106				
				Mezö-Telegd						75				
				Oravicza						87				
				Orsova						91				
				Pozsony-ujváros						48				
1527	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Petroleum, rob	Boryslaw	Dzieditz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Besteht kein directer Frachtsatz	51 kr.		Im Kartirungswege		
1528	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Frische Zwetschken als Eilgut	Rakoultz (k.k.St.B. und B.E.B.)	Wien II. (K.F.J.B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Kreuzer österr. Währ. 244	200	44	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken
				Pürglitz					232	200	32			
1529	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Liesing	Angern	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller 40·6		Im Kartirungswege		
				Laxenburg						44·6				
				Guntramsdorf						44·6				
				Inzersdorf						40·6				
				Hennersdorf						44·6				
			Rübenschnitze	Angern	Liesing					31				
					Laxenburg					35				
					Guntramsdorf					35				
					Inzersdorf					31				
					Hennersdorf					35				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1530	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete	Jogsdorf	Zauchtel	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	9·9 kr.	7·0 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		

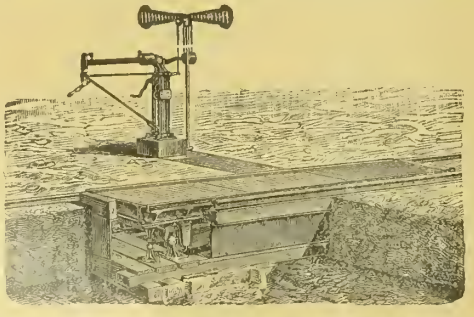
Für Spediteure
und
industrielle Etablissements.

Jüngerer Mann, in allen Zweigen der Speditionsbranche versirt, tüchtige Kraft, **sucht Stelle.**

Gefl. Anträge sub Chiffre **„T. 9288"** an **Rudolf Mosse, Wien I.** (534)

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

(524)

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Beförderung, Unternehmung, etc. bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienstesstelle verbundene Bezüge an: Gehalt fl.	Gehalt kr.	Quartiergeld fl.	Quartiergeld kr.	Emolumente	Taggeld fl.	Taggeld kr.	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 Diurnisten	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	90	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule; eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 8. October 1896 an
1 Diurnist		—	—	—	—	—	1	—					
2 Telegraphen-Gehilfen provisorisch		—	—	—	—	—	1	—					
2 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	1	—	Richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
3 Magazinsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	—	1	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Zugsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	Fahrgelder	—	85					
4 Aushilfs-Bahnwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	—	85	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	Mindestens 9 Monate	Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
5 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	—	85		Probepraxis abhängig von der Qualification und der Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.

F. RINGHOFFER

Smichow bei Prag

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei, Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhammer- und Walzwerke.

Gegründet 1771. *Arbeiterzahl 2300.*

(531)

Eisenbahnbedarf:

Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, Tender, Reservoirwagen, Tramwaywagen für Pferde-, Dampf- nnd elektrischen Betrieb, Luxuspferdewagen, Bier- nnd Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Feldbahnwagen, Schneepflüge, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen etc.

Erzeugnisse der Maschinenfabrik:

Dampfmaschinen aller Art, Dampfhämmer, Dampfpumpen, complete Einrichtungen für Branereien, Mälzereien, Brennereien, Rohzuckerfabriken und Zuckerraffinerien, Schneidemühlen, Wasserpumpwerke, Dampfkessel aller Art und sonstige Kesselschmiedarbeiten.

Sämmtliche Bedarfsartikel aus Kupfer für Spiritusbrennereien und Raffinerien, für Zuckerfabriken, Brauereien, Dampf- nnd Wannenbäder.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse:

Kupferbleche, Böden, Schalen, aufgebogene und gerade Platten für Locomotiv-Feuerbüchsen, gezogene Rundstangen für Stehbolzen n. s. w.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878.

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,

Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

DRAISINEN,

Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,

Patronen und Geschosse. (512)

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv.

Wagenfabrik Schustala & Co.

in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegraphenstation.

Gegründet im Jahre 1850.

(527)

FABRIKATION:

Eisenbahnfahrzeuge,

als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart, **Salon- und Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung, **Post-, Gepäck-** und alle Arten von **Güterwaggons, Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons, Schotter-, Bahn-** und **Kippwagen** etc.

Tramwaywaggons

für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb, ferners alle

Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;

ausserdem

alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen

modernster Façon, **Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen** nnd alle Arten von **Strassenfuhrwerken** überhaupt.

Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.

Niederlagen:

Wien, I., Kolowratring 8. — Lemberg, II., Carl Ludwigstrasse 5. — Breslau, Tauentzienplatz 7. — Ratibor, Preuss.-Schlesien. — Berlin, Carlstrasse 5. — Czernowitz, Siebenbürgerstrasse 9.

Filialwerkstätten:

Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — Ratibor, Preuss.-Schlesien.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. December 1895.

Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Laut Nr. 102 des „Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“, Jahrgang 1895, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), am Schlusse des Jahres 1894, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 16.348·835 km
Betriebslänge . . . . . 16.531·661 „

Im Laufe des Jahres 1895 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neueröffnete Bahnstrecken:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge*)	Betriebslänge: der eigenen Bahnen	Betriebslänge: der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge: der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge: im Ganzen	Betriebslänge: im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		in Kilometer						
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.							*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	a) K. k. Staatsbahnen.							
	Stanislau-Woronienka-ungarische Grenze (Körösmezö).							
	Theilstrecke Woronienka - ungar. Grenze (Körösmezö)	.	1·449[1])	14·792[2])	.	16·241	.	[1]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Woronienka bis zur ungar. Landesgrenze.
	Troppau-Reichsgrenze (Ratibor)	2·012	.	.	.	.	2·012[3])	[2]) Von der Landesgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Körösmezö Eigenthum der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
	Verbindungsgeleise in Smichow	0·320	0·641	.	.	0·641	.	[3]) Strecke von der Abzweigung bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. Preussischen Staatsbahnen.
	b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.							
	Localbahnen.							
	Beneschau-Wlaschim	22·598	22·392	.	0·445[4])	22·837	.	[4]) In der Station Beneschau gemeinsam mit der K.F.J.B.
	Göpfritz—Gross-Siegharts	8·306	8·053	.	0·421[5])	8·474	.	[5]) In der Station Göpfritz gemeinsam mit der K.F.J.B.
	Lemberg (Kleparów)-Janów	17·512	17·278	.	4·974[6])	22·252	.	[6]) Strecke von Mitte Anfnahmsgebäude Lemberg bis Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweignng) gemeinsam mit der E.L.B.T.
	Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	13·203	13·071	.	0·532[7])	13·603	.	[7]) In der Station Nakři-Netolitz gemeinsam mit der K.F.J.B.
	Plan-Tachau	11·888	11·710	.	0·867[8])	12·577	.	[8]) Vom Aufnahmsgebäude Mitte Plan bis zur Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der K.F.J.B.
	Postelberg-Laun	10·594	10·594	.	0·809[9])	11·403	.	[9]) In den Stationen Postelberg (0·221 km) nnd Laun (0·588 km) gemeinsam mit der E.P.P.K., bezw. mit der P.D.E.
	II. Privatbahnen.							
	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.							
	Branowitz-Pohrlitz	8·323	8·472	.	.	8·472	.	
	Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt . . .	3·350	2·613	.	.	2·613	.	
	Kojetein-Tobitschau	10·534	10·765	.	.	10·765	.	
	Baden-Vöslau mit elektrischem Betriebe (normalspurig).							
	Baden (Pelzgasse)-Vöslau	4·880	4·865	.	.	4·865	.	
	Fürtrag . . .	113·520	111·903	14·792	8·048	134·743	2·012	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge*)	Betriebslänge					Anmerkung
			der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	Im Betriebe anderer Bahnen	
		in Kilometer						
	Uebertrag . . .	113·520	111·903	14·792	8·048	134·743	2·012	*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	Bielitz-Zigeunerwald.							
	Kleinbahn mit elektrischem Betriebe (schmalspurig †)	4·960	4·848	.	.	4·848	.	†) Spurweite 1·000 m.
	Teplitz-Eichwald.							
	Kleinbahn mit elektrischem Betriebe (schmalspurig ††)							
	Schulplatz Teplitz-Eichwald	8·371	8·203	.	.	8·203	.	††) Spurweite 1·000 m.
	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn**)	8·049	7·884	.	0·253 [1])	8·137	.	**) Im Betriebe der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. [1]) In der Station Welchau-Wickwitz gemeinsam mit der B.E.B.
	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft.							
	Wr.-Neudorf—Guntramsdorf	4·275	4·262	.	.	4·262	.	
	Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen .	139·175	137·100	14·792	8·301	160·193	2·012	

Mit Rücksicht auf die Eröffnungsdaten der oberwähnten neuen Bahnstrecken sind im Jahre 1895 durchschnittlich im Betriebe gestanden:

Strecke	Betriebslänge in km	Tag der Eröffnung	Betriebstage	1895 durchschnittlich im Betriebe gestandene km
Verbindungsgeleise in Smichow	0·641	1. Jänner	365	0·641
Plan-Tachau	12·577	16. „	350	12·060
Wiener-Neudorf—Guntramsdorf	4·262	27. „	339	3·958
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8·137	1. Februar	334	7·446
Baden-Vöslau	4·865	22. Mai	224	2·986
Schulplatz Teplitz-Bahnhof (A.T.E.)	0·509	25. Juli	160	0·223
Bahnhof (A.T.E.)-Turnerpark	0·751	7. August	147	0·302
Woronienka-Landesgrenze	16·241	15. „	139	6·185
Göpfritz—Gross-Siegharts	8·474	19. „	135	3·134
Postelberg-Laun	11·403	16. September	107	3·343
Branowitz-Pohrlitz	8·472	17. „	106	2·460
Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt	2·613	17. „	106	0·759
Kojetein-Tobitschau	10·765	1. October	92	2·713
Turnerpark-Eichwald	6·943	14. „	79	1·503
Troppau-Reichsgrenze (Ratibor)	2·012	20. „	73	0·402
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	13·603	28. „	65	2·422
Lemberg (Kleparów)-Janów	22·252	21. November	41	2·500
Bielitz-Zigeunerwald	4·848	11. December	21	0·279
Beneschau-Wlaschim	22·837	15. „	17	1·064

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1895.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.					
K. k. Staatsbahnen.					Die Längenänderung trat ein:
Böhmisch-Mährische Transversalbahn.					
Janovic-Taus	.	.	0·658	.	in der Station Taus in Folge Verstaatlichung der Böhm. Westbahn.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn.					
Ossegg-Komotau	0·123	.	.	.	in der Station Wiesa in Folge Richtigstellung der Anschlüsse an die Prag-Duxer Bahn.
Hannsdorf-Ziegenhals	0·062	.	.	.	in der Station Hannsdorf in Folge Verstaatlichung der Mähr. Grenzbahn.
Rakonitz-Protivin.					
Protivin-Zditz	.	.	0·632	.	in den Stationen Zditz und Beraun in Folge Verstaatlichung der Böhm. Westbahn.
Beraun-Rakonitz	.	.	0·767	.	
Böhmische Westbahn.					
Prag-Reichsgrenze (Furth)	.	0·001	0·821	.	in den Stationen Smichow und Pilsen in Folge Verstaatlichung der Böhm. Westbahn.
Kriegsdorf-Römerstadt	0·007	.	.	1·078	in der Station Kriegsdorf und in der currenten Strecke in Folge Verstaatlichung der Mähr.-schles. Centralbahn.
Laibach-Stein	0·009	.	.	.	in der Station Laibach St.B. in Folge Verstaatlichung der Localbahn Laibach-Stein.
Prag-Duxer Eisenbahn.					
Prag (Smichow) - Obernitz - Brüx - Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	0·196	.	.	.	in der Station Smichow in Folge Verstaatlichung der Böhm. Westbahn.
II. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.					
Kgl. Bayerische Staatsbahnen.					
Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	0·019	0·019	.	.	in Folge neuer Kilometrirung der kgl. Bayer. Staatsbahnlinien.
Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	.	.	0·021	0·021	
Fürtrag . .	0·416	0·020	2·899	1·099	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
Uebertrag . .	0·416	0·020	2·899	1·099	
III. Privatbahnen.					
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.					
Wien-Krakau	0·010	0·010	.	.	
Prerau-Olmütz	.	0·005	.	.	in der Station Prerau in Folge durchgeführter Geleisenmgestaltnngen.
Nezamislitz-Prerau	0·425	0·001	.	.	
Schönbrunn-Troppau	.	0·035	.	.	in der Station Schönbrnnn in Folge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes daselhst.
Kojetein-Bielitz	.	0·002	.	.	in der Station Bielitz in Folge Richtigstellnng der kilometrischen Lage der Aufnahmsgebäude-Mitte.
Bielitz-Kalwarya	.	.	0·001	0·001	in Folge Verlegung der Bahn anlässlich des Umhaues der Skawahrücke bei Wadowice.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.					
Centralfriedhof—Klein-Schwechat	0·004	.	.	0·002	in Folge rechnungmässiger Richtigstellung der Längen.
Selbstständige Localbahnen.					
K. k. priv. böhm. Commercialbahnen.					
Sadova-Smiřitz	.	1·218	0·103	.	in Smiřitz in Folge Herstellung einer Verbindung mit der S.N.D.V.B.
Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.					
Wien (Schönbr. Linie)-Hietzing-Perchtoldsdorf	.	.	3·283	3·255	in Folge Auflassung der Strecke Wien (Schönbrunner Linie)-Hietzing am 1. Jänner 1895.
Summe . .	0·855	1·291	6·286	4·357	
Die Längenänderungen bestehender Bahnen ergeben sonach im Ganzen:					
bei der **Baulänge** einen Abfall von	.	.	5·431	.	
bei der **Betriebslänge** einen Abfall von . .	.	.	.	3·066	

Zweite Geleise wurden während des Jahres 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben:

in der Strecke Chodau-Neusattel der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn	4·202 km
in der Station Prerau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	0·010 „
in der Strecke St. Antonskirche-Peter und Paulkirche der Linie Staatsbahnhof-Łyczaków der Lemberger Strassenbahn mit elektrischem Betriebe	0·562 „
Sonach ein Zuwachs von . .	4·774 km

III. Gesammtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1895.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), betrug am Schlusse des Jahres 1895, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . . 16.482·579 km
Betriebslänge . . . . . 16.687·454 „

Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 87 verschiedene Besitzer, nämlich: 5 Staatsverwaltungen (k. k. österreichische, kgl. bayerische, kgl. preussische und kgl. sächsische Staatsverwaltung, bosnisch-herzegowinische Landesregierung) und 82 theils rein eisleithanische, theils gemeinsame Privatunternehmungen, wie folgt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Streeken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.										
	a) k. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz)	135·184	.	11·629	.	135·802	.	0·478 [1])	136·280	.	[1]) In der Station Innsbruck gemeinsam mit der S.B.
	Péagestreeke Wörgl-Innsbruck	.	.	.	.	.	.	59·563 [2])	59·563	.	[2]) Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft.
	Zusammen .	135·184	.	11·629	.	135·802	.	60·041	195·843	.	
2	**Böhmisch-Leipa—Niemes** . . . . . (Localbahn)	18·277	.	.	.	17·897		.	17·897	.	
3	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328	.	.	.	92·774	.	0·157 [3])	92·931	.	[3]) Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Obercerekve-Tabor	68·794	.	.	.	69·433	.	.	69·433	.	
	Tabor-Pisek	59·021	.	.	.	59·780	.	.	59·780	.	
	Putim-Ražice	2·727	.	.	.	3·317	.	.	3·317	.	
	Horaždovic-Klattau	57·825	.	.	.	58·233	.	.	58·233	.	
	Janovic-Taus	31·033	.	.	.	31·680	.	.	31·680	.	
	Zusammen .	311·728	.	.	.	315·217	.	0·157	315·374	.	
4	**Böhmische Westbahn** †)										†) Ab 1. Jänner 1895 vom Staate eingelöst.
	Prag-Reichsgrenze (Furth)	183·250	.	.	.	183·682	6·721 [4])	.	190·403	.	[4]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Furth Eigenthum der Kgl.B.St.B.
	Chrast—Stupno-Břas—Radnitz	16·541	.	.	.	16·435	.	.	16·435	.	
	Zusammen .	199·791	.	.	.	200·117	6·721	.	206·838		
5	**Braunau-Strasswalchen** . . . . . (Localbetrieb)	36·966	.	.	.	37·544	.	.	37·544	.	
6	**Budweis-Salnau** . . . . . (Localbahn)	71·543	.	.	.	71·348	.	.	71·348	.	
7	**Chodau-Neudek** . . . . . (Localbahn)	13·723	.	.	.	13·657	.	.	13·657	.	
8	**Czernowitz - Nowosielitza - Reichsgrenze (Russ.-Nowosielitza)** . . . . . (Localbahn)	31·378	.	1·335	.	31·378	.	5·218 [5])	36·596	.	[5]) In der Station Zuczka (0·038 km) und von der Einmündnng nächst der Station Czernowitz bis Mitte Aufnahmsgebände daselbst (1·690 km) gemeinsam mit der L.C.J.E. Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Russisch-Nowosielitza, 3·490 km lang (österr. Spurweite), gemeinsam mit der R.S.W.B.
9	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin . . . . . (Localbetrieb)	102·969	.	.	.	102·043	.	.	102·043	.	
	Perković-Slivno-Sebenico . . . (Localbetrieb)	21·683	.	.	.	21·509	.	.	21·509	.	
	Zusammen .	124·652	.	.	.	123·552	.	.	123·552	.	
10	**Dniester-Bahn**										
	Chyrów-Stryj	100·273	.	.	.	100·516	.	0·423 [6])	100·939	.	[6]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der E.U.G.E.
	Drohobycz-Borysław	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.	
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0·811	.	.	0·811	.	
	Zusammen .	112·514	.	.	.	112·903	.	0·423	113·326	.	

11	**Donau-Uferbahn** †) (Nussdorf—Stadlauer Brücke—Kaiser-Ebersdorf) . . . . . (Localbetrieb)	13·501	.	.	.	13·644	.	.	13·644	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
12	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn**										
	Dux-Ladowitz—Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [7])	51·831	.	[7]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [8])	0·381	.	[8]) In der Station Dux gemeinsam mit der A.T.E.
	Verbindungscurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.	
	Schleppbahn zur Elbe *)	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Ossegg-Komotau	34·291	.	.	.	35·198	.	0·031 [9])	35·229	.	[9]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.
	Verbindungscurve nächst Ossegg	0·926	.	.	.	0·984	.	.	0·984	.	
	Zusammen	89·680	.	.	.	91·190	.	0·096	91·286	.	
13	**Eisenerz-Vordernberg** (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn) (Localbahn)	19·498 [10])	.	.	.	19·764	0·189 [11])	.	19·953	.	[10]) Von der Baulänge per 19·498 km entfallen 14·623 auf die Zahnstangenstrecke.
14	**Elbogen Neusattl Station-Elbogen Stadt** (Localbahn)	5·327	.	.	.	5·278	.	.	5·278	.	[11]) Von der Eigenthumsgrenze in Vordernberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst Eigenthum der L.V.E.
15	**Erbersdorf-Würbenthal** . . . . . (Localbahn)	20·533	.	.	.	20·472	.	.	20·472	.	
16	**Erzherzog Albrecht-Bahn**										
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364 [12])	74·812	.	[12]) In der Station Lemberg gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308 [13])	107·812	.	[13]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Zusammen .	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.	
17	**Galizische Carl Ludwig-Bahn**										
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065 [14])	341·753	.	[14]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Bierzanów-Wieliczka	4·833	.	.	.	4·615	.	.	4·615	.	
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·541	.	.	.	0·541	.	.	0·541	.	
	Podłęże-Niepołomice ††)	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.	††) Dient nur dem Güterverkehre.
	Lemberg-Podwołoczyska-Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	1·875	.	192·863	.	4·155 [15])	197·018	.	[15]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Woloczyska (öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwiłow) . . .	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143 [16])	52·696	.	[16]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwiłów (mit österr. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.
	Jaroslau-Sokal . . . . . (Localbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.	
	Dembica-Rozwadów . . . . . (Localbahn)	99·310	.	.	.	99·546	.	.	99·546	.	
	Sobów-Nadbrzezie . . . . . (Localbahn)	7·753	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.	
	Zusammen .	847·181	.	351·907	.	847·075	.	7·363	854·438	.	
18	**Galizische Transversalbahn**										
	Oświęcim-Podgórze . . . . . (Localbetrieb)	64·165	.	64·158	.	63·665	.	0·561 [17])	64·226	.	[17]) In der Station Oswięcim gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Sucha-Skawina . . . . . (Localbetrieb)	45·577	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.	
	Zwardoń-Saybusch	37·281	.	.	.	36·851	.	.	36·851	0·430 [18])	[18]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Zwardón bis ungar. Grenze im Pachtbetriebe der Kaschau-Oderberger Bahn.
	Saybusch—Neu-Sandec	146·580	.	.	.	146·811	.	.	146·811	.	
	Grybów—Stróże—Neu-Zagórz—Osławabrücke .	113·750	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.	
	Flügel Zagórzany-Gorlice . . (Localbetrieb)	4·180	.	.	.	4·162	.	.	4·162	.	
	Verbindungscurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170 [19])	1·129	.	[19]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der E.U.G.E.
	Stanislau-Husiatyn . . . . . (Localbetrieb)	143·957	.	.	.	143·567	.	4·547 [20])	148·114	.	[20]) Mit der L.C.J.E. gemeinsam benützte Strecke Stanislau-Cbryplin.
	Zusammen .	556·040	.	64·158	.	556·348	.	5·278	561·626	0·430	
19	**Hannsdorf-Ziegenhals** . . . . . (Localbahn)	51·177	4·753	.	.	56·253	.	0·887 [21])	57·140		[21]) In der Station Ziegenhals (0·887 km) gemeinsam mit der Oberschl. Eisenbahn.
20	**Herzogenburg-Krems-Siegmundsherberg** (Localb.)										
	Herzogenburg-Krems	19·870	.	.	.	20·272	.	.	20·272	.	
	Hadersdorf-Siegmundsherberg	43·428	.	.	.	43·843	.	.	43·843	.	
	Zusammen .	63·298	.	.	.	64·115	.	.	64·115	.	
21	**Jasło-Rzeszów** . . . . . (Localbahn)										
	Jasło-Rzeszów	69·243	.	.	.	70·116	.	.	70·116	.	
	Verbindungscurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów	0·810	.	.	.	1·001	.	.	1·001	.	
	Zusammen .	70·053	.	.	.	71·117	.	.	71·117	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
22	**Istrianer Bahn**										
	Divača-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237 [1])	122·057	.	[1]) In der Station Divača gemeinsam mit der S.B.
	Canfanaro-Rovigno (Localbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.	[2]) Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bis zum Anschlusse an die S.B. in Triest, Eigenthum der k. k. Seebehörde.
	Herpelje-Triest	21·496	.	.	.	21·688	0·999 [2])	.	22·687	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schleppbahn Triest-St. Andrea-S. Sabba*)	4·331	.	.	.	3·748	.	.	3·748		
	Zusammen	169·114	.	.	.	168·107	0·999	0·237	169·343	.	
23	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**										
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·019	.	213·214	.	313·425	.	.	313·425	5·594 [3])	[3]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke an der Reichsgrenze im Betriebe der kgl. B.St.B.
	Penzing-Hetzendorf	5·626	.	4·814	.	6·513	.	0·027 [4])	6·540	.	[4]) In der Station Hetzendorf gemeinsam mit der S.B.
	Hetzendorf (Maxing)—Kaiser-Ebersdorf	17·671	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.	[5]) Eigenthum der Eisenbahn Wien-Aspang.
	Verbindungscurve zur Station Centralfriedhof	.	.	.	.	.	0·768 [5])	.	0·768	.	
	St. Veit b/W.-Hütteldorf	1·737	.	.	.	2·278	.	.	2·278	.	
	St. Valentin-Budweis	118·472	.	.	.	119·257	.	.	119·257	.	
	Linz—Gaisbach-Wartberg	24·435	.	.	.	24·670	.	.	24·670	.	
	Linz Bahnhof-Linz Donauumschlagplatz*)	3·653	.	.	.	4·333	.	.	4·333	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418	.	.	.	79·636	1·602 [6])	.	81·238	.	[6]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Passau, Eigenthum der Kgl. B.St.B.
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·853	.	.	.	59·285	1·227 [7])	.	60·512	.	[7]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Simbach, Eigenthum der Kgl. B.St.B.
	Lambach-Gmunden (schmalsp.**) (Localbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.	**) Spurweite 1·106 m.
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.	[8]) In der Station Wörgl gemeinsam mit der S.B.
	Selzthal (Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0·269 [8])	238·212	.	
	Zusammen	945·863	.	218·028	.	944·967	3·597	0·296	948·860	5·594	
24	**Kaiser Franz Josef-Bahn**										
	Wien-Eger	455·694	.	33·271	.	455·053	.	.	455·053	.	†) Ausser Betrieb.
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände †)	0·914	.	.		.	.	.	.	.	
	Absdorf-Krems	31·326	.	.	.	31·501	.	.	31·501	.	
	Gmünd—Prag-Hrabovka	186·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.	
	Budweis-Wessely	36·903	.	.	.	37·601	.	.	37·601	.	
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.	.	3·506	.	
	Verbindungscurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.	.	0·398	.	
	Verbindungsgeleise in Smichow	0·320	.	.	.	0·641	.	.	0·641	.	
	Zusammen	715·770		36·472	.	716·029	.	.	716·029	.	
25	**Kaschitz-Schönhof-Radonitz** (Localbahn)	16·005	.	.	.	15·962		.	15·962	.	
26	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Localbahn)	13·768		.	.	13·481	.	.	13·481		
27	**Kronprinz Rudolf-Bahn**										
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.	.	.	405·448	.	.	405·448	.	[9]) In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.
	Tarvis-Laibach	101·367	.	.	.	102·335	.	0·370 [9])	102·705	.	[10]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben, Eigenthum der S.B.
	Kastenreith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43·819	.	.	43·819	.	*) Derzeit nicht benützt.
	Hieflau-Eisenerz	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.	[11]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze im Betriebe der k. k. ö.St.B. auf Rechnung der Mösel-Hüttenberger Bahn.
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531 [10])	.	11·835	.	[12]) In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.
	Verbindungscurve bei St. Michael*)	0·474	.	.	.	.	.	.	.	.	[13]) In der Station Villach gemeinsam mit der S.B.
	Launsdorf-Mösel (Localbetrieb)	24·299	.	.	.	24·472	.	.	24·472	0·209 [11])	
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371 [12])	17·960	.	
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725	.	1·050 [13])	1·775	.	
	Steinach-Schärding	171·754	.	.	.	173·713	.	.	173·713	.	
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	

	Schleppbahn zum Südhause in Ebensee		0·248	.	.	.	0·248	.	.	0·248	.
	Holzleithen-Tomasroith (Localbetrieb)		5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.
		Zusammen	797·555	.	.	.	800·364	0·531	1·791	802·686	0·209
28	**Laibach-Stein***) (Localbahn)		23·070	.	.	.	23·616	.	.	23·616	.
29	**Mährische Grenzbahn****)										
	Sternberg-Grulich-Lichtenau		92·821	.	.	.	92·821	0·402[14])	1·905[15])	95·128	.
	Hohenstadt-Zöptau	Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·651	.	0·039[16])	7·690	.
		Mähr.-Schönberg—Zöptau	9·160	.	.	.	9·249	.	.	9·249	.
		Zusammen	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	
30	**Mährisch-Schlesische Centralbahn****)										
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)		90·268	.	.	.	86·934	.	0·314[17])	87·248	3·346[18])
	Jägerndorf-Troppau		27·753	.	.	.	28·343	.	0·728[19])	29·071	.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals (Localbetrieb)		25·678	.	.	.	26·361	10 334[20])	0·899[21])	37·594	.
		Zusammen	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346
31	**Mürzzuschlag-Neuberg** (Localbahn)		11·433	.	.	.	11·269	.	0·153[22])	11·422	.
32	**Niederösterr. Staatsbahnen**										
	Leobersdorf-St. Pölten		74·796	.	.	.	75·226	.	0·042[23])	75·268	.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein	(Localbetrieb)	33·475	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.
	Scheibmühl-Schrambach-Kernhof	(Localbetrieb)	34·293	.	.	.	34·255	.	.	34·255	.
	Pöchlarn—Kienberg-Gaming	(Localbetrieb)	37·545	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.
		Zusammen	180·109	.	.	.	180·506	.	0·042	180 548	.
33	**Nusle-Modřan** (Localbahn)		12·282	.	.	.	12·332	.	.	12·332	.
34	**Olmütz-Čelechowitz** (Localbahn)										
	Nordbahnhof Olmütz-Rangirbahnhof Hodolein		0·926	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz		34·339	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.
	Verbindungsgleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz		0·597	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.
		Zusammen	35·862	.	.	.	35·259	.	.	35·259	.
35	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**										
	Pilsen-Eisenstein		97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.
	Pilsen-Saaz		106·085	.	.	.	106·085	.	0·307[24])	106·392	.
	Saaz-Dux		42·613	.	.	.	42·613	.	1·467[25])	44·080	.
	Schaboglück-Priesen**)		10·457	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lititz-Nürschan †)		9·917	.	.	.	9·917	.	.	9·917	.
		Zusammen	266·505	0·024	.	.	256·072	.	1·774	257·846	.
36	**Prag-Duxer Eisenbahn**										
	Prag (Smichov)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau		157·171	0·031	.	.	158·051	.	.	158·051	0·304[26])
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx		0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.
	Zlonitz-Hospozin (Localbahn)		8·036	.	.	.	7·786	.	.	7·786	.
		Zusammen	165·887	0·031	.	.	166·705	.	.	166·705	0·304
37	**Rakonitz-Protivin**										
	Protivin-Zditz		101·600	.	.	.	102·330	.	.	102·330	.
	Beraun-Rakonitz		42·925	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.
		Zusammen	144·525	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.
38	**Stanislau-Woronienka-Ung. Grenze (Körösmezö)**		95·561	.	.	.	95·561	14·792[27])	0·904[28])	111·257	.
39	**Stryj-Beskid**		79·379	.	.	.	71·731	.	.	71·731	8·388[29])

*) Ab 1. Jänner 1895 vom Staate eingelöst.
**) Ab 1. Jänner 1895 vom Staate angekauft.
[13]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Sternberg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.F.N.B.
[15]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Lichtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
[16]) In der Station Hohenstadt gemeinsam mit der St.E.G.
[17]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.
[18]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.
[19]) in der Station Troppau gemeinsam mit der K.F.N.B.
[20]) Strecke von der Reichsgrenze bis zur Einmünduug in die Station Ziegenhals Eigenthum der Kgl.P.St.B.
[21]) In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl.P.St.B.
[22]) In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.
[23]) In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S.B.
[24]) In der Station Saaz gemeinsam mit der B.E.B.
[25]) In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.
**) Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.
†) Dient nur dem Güterverkehre.
[26]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl.S.St.B.
[27]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Körösmezö Eigentbum der k.U.St.B.
[28]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Stanislau bis zum Beginne des als zweites Geleise neben der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Obrypiin geführten Geleises gemeinsam mit der L.C.J.B.
[29]) Von Mitte Aufgahmsgebäude Lawoczne bis zur galiz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der U.N.O.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
40	Tarnów-Leluchów-ungar. Grenze (Orló)	145·781	.	31·302	.	146·260	5·150 [1]	.	151·410	.	[1] Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló Eigenthum der K.O.E.
41	Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze (Pontebba)	24·741	.	0·929	.	24·930	.	0·456 [2]	25·386		[2] Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.
42	Tulln-St. Pölten (Localbahn)	46·147	.	.	.	46·755	.	.	46·755	.	
43	Unterdrauburg-Wolfsberg (Localbahn)	37·958	.	.	.	37·708	.	0·268 [3]	37·976	.	[3] In der Station Unterdrauburg gemeinsam mit der S.B.
44	**Vorarlberger Bahn**										
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941 [4]	.	67·746	.	[4] Streecke bayerische Grenze-Lindau, Eigenthum der Kgl.B.St.B.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267 [5]	18·527	.	[5] In der Station Buchs gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Lautrach-St. Margarethen	7·744	1·298	.	.	9·288	.	0·306 [6]	9·594	.	[6] In der Station St. Margarethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Verbindungscurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.	
	Zusammen	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.	
	Summe k. k. Staatsbahnen	7.240·786	7·028	715·760	.	7.239·480	48·656	91·514	7.379·650	18·271	
	b) Privatbahnen.										
	1. Auf Rechnung des Staates.										
45	**Erste ungar.-galiz. Eisenbahn**										
	Przemyśl-Łupków (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983 [7]	147·017	.	[7] In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.
	Verbindungsgel. mit d. G.C.L.B. in Przemyśl†)	0·297	.	.	.	.	.	.	.		†) Betrieb nicht eröffnet.
	Zusammen	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	
46	**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn**										
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087 [8]	355·515	0·846 [9]	[8] In der Station Lemberg gemeinsam mit der G.C.L.B.
47	**Ungarische Westbahn**										[9] Streecke von Mitte Aufnahmsgebäude Suczawa-Itzkany bis zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311 [10]	68·377	.	[10] Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der S.B.
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung des Staates	570·950	.	146·034	.	568·528	.	2·381	570·909	0·846	
	2. Auf Rechnung der Eigenthümer.										
48	**Unterkrainer Bahnen**										
	Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth	74·559	.	.	.	74·243	.	1·858 [11]	76·101	.	[11] Von Mitte Aufnahmsgebäude Laibach St.B. bis Eigenthumsgrenze der K.R.B. bei der Station Laibach S.B. (0·370 km) gemeinsam mit der K.R.B. und in der Station Laibach S.B. (1·488 km) gemeinsam mit der S.B.
	Rudolfswerth-Strascha	8·308	.	.	.	8·294	.	.	8·294	.	
	Grosslupp-Gottschee (Localbetrieb)	49·689	.	.	.	49·600	.	.	49·600	.	
	Zusammen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.	
	Localbahnen.										
49	**Asch-Rossbach**	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.	
50	**Beneschau-Wlaschim**	22·598	.	.	.	22·392	.	0·445 [12]	22·837	.	[12] In der Station Beneschau gemeinsam mit der K.F.J.B.
51	**Bukowinaer Localbahnen**										
	Hliboka-Berhometh a/S.	52·917	.	.	.	52·617	.	0·310 [13]	52·927	.	[13] In der Station Hliboka gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.	
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody*)	9·017	.	.	.	9·221	.	.	9·221	.	*) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehr.
	Hadikfalva-Radautz	8·130	.	.	.	7·892	.	0·248 [14]	8·140	.	[14] In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66·866	.	
	Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza*)	19·959	.	.	.	20·041	.	.	20·041	.	
	Zusammen	176·396	.	.	.	175·347	.	0·558	175·905	.	

52	**Dolina-Wygoda**	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275[15])	8·346	.
53	**Fehring-Fürstenfeld**	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268[16])	20·126	.
54	**K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft**									
	Monfalcone-Cervignano	16·555	.	.	.	16·353	.	0·040[17])	16·393	.
55	**Fürstenfeld-Hartberg**									
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234[18])	.	29·740	.
	Flügel Bierbaum-Neudau	9·007	.	.	.	8·882	.	.	8·882	.
	Zusammen	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.
56	**Gailthalbahn**									
	Arnoldstein-Hermagor	30·471	.	.	.	30·220	.	0·466[19])	30·686	.
57	**Gleisdorf-Weiz**	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421[20])	14·780	.
58	**Göpfritz—Gross-Siegharts**	8·306	.	.	.	8·053	.	0·421[21])	8·474	.
59	**Kolomeaer Localbahnen**									
	Kolomea-Peczeniżyn-Słoboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·574[22])	25·593	.
	Abzweigung: Nadworniańskie przedmieście—Szeparowce-Kniażdwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.
	Zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.
60	**Lemberg (Kleparów)-Janów**	17·512	.	.	.	17·278	.	4·974[23])	22·252	.
61	**Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)**	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459[24])	89·464	.
62	**Mährische Westbahn**									
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103[25])	76·631	.
	Kosteletz-Celechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205[26])	2·970	.
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.
	Zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.
63	**Mösel-Hüttenberger Bahn**									
	Mösel-Hüttenberg	4·944	.	.	.	4·772	0·209[27])	.	4·981	.
64	**Nakři Netolitz-Netolitz Stadt**	13·203	.	.	.	13·071	.	0·532[28])	13·603	.
65	**Plan-Tachau**	11·888	.	.	.	11·710	.	0·867[29])	12·577	.
66	**Postelberg-Laun**	10·594	.	.	.	10·594	.	0·809[30])	11·403	.
67	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342[31])	17·370	.
68	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579[32])	9·587	.
69	**Steiermärkische Landesbahnen**									
	Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalb.) schmalsp. †)	.	.	.	.	76·119	.	.	76·119	.
70	**Strakonitz-Winterberg**	32·671	.	.	.	32·293	.	0·124[33])	32·417	.
71	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603[34])	10·918	.
72	**Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth**	15·152	.	.	.	14·630	1·539[35])	0·440[36])	16·609	.
73	**Welser Localbahn-Gesellschaft**									
	Wels Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500[37])	27·735	.
	Schleppbahn z. Donaulandungspl. in Aschach ††)	0·773	.	.	.	0·873	.		0·873	.
	Wels-Unterrohr	24·935	.	.	.	24·796	.	0·509[38])	25·305	.
	Zusammen	46·043	.	.	.	45·904	.	8·009	53·913	.
74	**Wodňan-Prachatitz**	27·423	.	.	.	27·309	.	0·268[39])	27·577	.
75	**Wotic-Selčan**	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205[40])	16·615	.
76	**Zeltweg-Fohnsdorf** (Antonischacht)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung d. Eigenthümer	932·191	.	.	.	1.000·606	1·982	28·845	1.031·433	.
	Bahnen in Verw. d. k. k. G.-D. d. Oe. St.-B. im Ganzen	8.743·927	7·028	861·794	.	8.808·614	50·638	122·740	8.981·992	19·117

[15]) in der Station Dolina gem. mit der E.A.B.

[16]) In der Station Fehring gemeinsam mit der U.W.B.

[17]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Moufalcone bis zur Abzweigung gegen Cervignano gemeinsam mit der S.B.

[18]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Fürstenfeld bis Eigentbumsgrenze Eigentbum der Localbahn Febring-Fürstenfeld.

[19]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Arnoldstein bis zur Abzweignng gegen Hermagor gemeinsam mit der k.k.St.B.-Linie St. Valentin-Tarvis.

[20]) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.

[21]) In der Station Göpfritz gemeinsam mit der K.F.J.B.

[22]) In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.C.J.E.

[23]) In der Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Lemberg bis Eigenthumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der E.L.B.T.

[24]) Mit der C.L.B. gemeinsam: Im Bahnbofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawa ruska (0·672 km).

[25]) In der Station Prossnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[26]) In der Station Celechowitz gemeinsam m. d. Staatsbahnlinie Olmütz-Celechowitz.

[27]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze Eigentbum der K.R.B.

[28]) In der Station Nakři-Netolitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

[29]) Von Aufnahmsgebäude Mitte Plan bis zur Eigenthumsgrenze (nächst d. Abzweigung) gemeinsam mit der K.F.J.B.

[30]) In den Stationen Postelberg (0·221 km) und Lanu (0·588 km) gemeinsam mit der E.P.P.K., bezw. mit der P.D.B.

[31]) In der Station Potscberad gemeinsam mit der E.P.P.

[32]) Von Mitte Aufnahmsgeb. Schwarzenau-Zwettl bis zur Abzweigung (Eigenthumsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.

†) Spurweite 0·760 m.

[33]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Strakonitz bis zum Ausfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinsam mit der K.F.J.B.

[34]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Vöcklabruck bis zur Abzweigungsstelle (Eigenthumsgrenze) mitbenützt mit der K.E.B.

[35]) Strecke Ebenfurth-Ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke) Eigenthum der W.P.Wr.-N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurtb.

[36]) In der Station Solenau gemeinsam mit der Eisenbahn Wien-Aspang.

[37]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis Eigenthumsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.

††) Dient nur dem Güterverkehre.

[38]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis zum Ansfahrtswechsel gegen Unterrohr gemeinsam mit der k.k.St.B.-Linie Wien-Salzburg.

[39]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wodňan bis zum Ausfahrtswechsel gegen Prachatitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

[40]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wotic bis zum Abzweigungswecbsel gegen Selčan gemeinsam mit der k.k.St.B. Linie Gmünd-Prag.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
	II. K. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe.									
77	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze** *)	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289 [1]	11·294	.
78	**Kufstein-Reichsgrenze** **)	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190 [2]	2·339	.
79	**Troppau-Reichsgrenze** (Ratibor) †)	2·012	.	.	.	2·012		.	2 012	.
	Summe, k. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe	16·106	.	11·945	.	15·166	.	0·479	15·645	.
	III. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.									
80	**Časlau—Zawratetz-Třemošnitz** *) . . (Localbahn)									
	Časlau—Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.	.	17·080	.
	Skowic—Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·969	.	.	2·969	.
	Zusammen	20·157	.	.	.	20·049	.	.	20·049	.
81	**Časlau-Močowitz** *) †) (Localbahn)	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187	.
82	**Königshan-Schatzlar** ††) (Localbahn)	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193 [3]	5·431	.
83	**Wiener Verbindungsbahn** **)									
	Matzleinsdorf-Nordbahnhof	6·741	.	6·741	.	6·456	.	0·838 [4]	7·294	0·285 [5]
	Flügel zum Hauptzollamte †)	0·454	.	0·454	.	0·495	.	.	0·495	.
	Flügel zum Lastenbahnhofe der K.F.N.B. †)	0 159	.	0·159	.	0·159	.	0·151 [6]	0·310	.
	Zusammen	7·354	.	7·354	.	7·110 [7]	.	0·989	8·099	0·285
	Summe, k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe	37·460	.	7·354	.	36·584	.	1·182	37·766	0·285
	IV. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.									
84	**Staatsbahnen des Occupationsgebietes**									
	Theilstrecke Metković-Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković ††)	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.
85	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**									
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·601	.	.	.	29·601	.	.	29 601	.
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·818	.	.	.	6·818	.	.	6·818	.
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.
	Zusammen	46·582	.	.	.	47·229	.	.	47·229 [8]	.
86	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**									
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·277	.	.	.	2·277	.	0·320 [9]	2·597	.
	Oświęcim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571 [10]	2·982	.
	Zusammen	4·688	.	.	.	4·688	.	0·891	5·579 [11]	.
87	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**									
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390 [12]	21·638	.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565 [13]	20·129	.
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.
	Zusammen	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785 [14]	.

Anmerkung

*) Im Betriebe der Kgl.S.St.B.
[1]) In der Station Bodenbach gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
**) Im Betriebe der Kgl.B.St.B.
[2]) In der Station Kufstein gem. mit der S.B.
†) Strecke von der Abzweigung bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.
*) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
†) Dient nur dem Güterverkehre.
††) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
[3]) In der Station Königshan gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
**) Ab 1. Jänner 1895 zur Gänze an den Staat übergegangen.
[4]) Von der Eigenthumsgrenze nächst Matzleinsdorf bis zur Mitte des Magazines daselbst gemeinsam mit der S.B.
[5]) Strecke von der Abzweigung zum Lastenbahnhofe bis zum Anfange des Aufnahmsgebäudes der K.F.N.B. in Wien (Nordbahnhof) im Betriebe der letzteren.
†) Dient nur dem Güterverkehre.
[6]) Von d. Eigenthumsgrenze nächst d. Lastenbahnhofe der K.F.N.B. in Wien bis zur Mitte des Magazines IV gem. mit derselben.
[7]) Vom Nordhahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterstern-Lastenbhf. (1·278 km) im Betriebe der K.F.N.B., und von der Hetzgasse bis Matzleinsdorf mit dem Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km) im Betriebe der S.B.
††) Spurweite 0·760 m.
[8]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. B. St.B. die Strecken der k.k.ö.St.B.: Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke (5·594 km) und Mitte Aufnahmsgebäude Kufstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).
[9]) Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.
[10]) Nächst der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.
[11]) Ausserdem steben im Betriebe der Kgl. P. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze gegen Leobschütz (3·346 km) der k.k.ö.St.B. und von Mitte Anfnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der Oe.U.St.E.G., ferner besorgen die Kgl. P St.B. den Fahrdienst auf der Strecke Oderberg-Reichsgrenze gegen Annaberg (3·742 km) der K.F.N.B.
[12]) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
[13]) In der Station Eger gemeinsam mit den Kgl.B.St.B.
[14]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. S. St.B. die Strecken: Eigentbumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze (0·583 km) der B.E.B., dann Aufnahmsgebäude Mitte Bodenbach bis z. Reichsgrenze (11·294 km).

V. Privatbahnen

(unter Ausschluss der ad 1b angeführten).

88	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**									
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971	.	64·290	.	0·261[15])	64·551	.
	Aussig-Aussig Landungsplatz †	5·080	.	.	.	5·549	.	.	5·549	.
	Thürmitz-Bilin (Localbetrieb)	26·136	.	.	.	26·082	.	.	26·082	.
	Dux-Schwaz	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.
	Zusammen	101·152	.	64·971	.	101·129	.	0·261	101·390	.
89	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**									
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103·835	.
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493	.	.	98·193	.	.	98·193	.
	Rumburg-Nixdorf (Localbetrieb)	20·470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	.	.	.	11·315	.	.	11·315	.
	Bodenbach-Tannenberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen ††	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.
	Zusammen	311·978	0·493	.	.	311·105	.	.	311·105	.
	Localbahnen.									
	Böhm.-Kamnitz—Steinschönau	4·471	.	.	.	4·451	.	.	4·451	.
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.
	Zusammen	9·266	.	.	.	8·989	.	.	8·989	.
	Im Ganzen	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	
90	**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn**									
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·819	.	36·746	.	237·273	.	1·817[16])	239·090	.
	Prag (Smichow)-Hostivic (Localbetrieb)	19·334	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·930	.	.	.	25·092	.	.	25·092	.
	Duby—Alt-Kladno (Localbetrieb)	2·690	.	.	.	2·537	.	.	2·537	.
	Lužna Lišan-Rakonitz (Localbetrieb)	9·394	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) (Localbetrieb)	10·249	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain)	35·373	0·870	.	.	36·298	0·967[17])	.	37·265	.
	Krima-Weipert-Reichsgrenze (Localbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583[18])
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Localbet.)	26·888	0·898	.	.	27·766	0·215[19])	.	27·981	.
	Tirschnitz-Franzensbad	4·129	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.
	Localbahn Krupa-Kolleschowitz	12·308	.	.	.	12·017	.	.	12·017	.
	Zusammen	418·258	1·768	36·746	.	419·387	1·182	1·817	422·386[20])	0·583
91	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft †††)**									
	Graz-Köflach	40·113	.	.	.	39·809	.	0·157[21])	39·966	.
	Lieboch-Wies (Localbetrieb)	50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.
	Zusammen	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.
92	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**									
	I. Besitz-Gruppe.									
	Wien-Krakau	411·838	0·577	387·724	0·577	412·268	.	.	412·268	.
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn*)	1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.
	Floridsdorf-Jedlesee*)	1·596	.	.	.	1·742	.	0·212[22])	1·954	.
	Verbindungscurve bei Süssenbrunn**)	0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.
	Gänserndorf-Marchegg	17·559	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.
	Lundenburg-Zellerndorf (Localbetrieb)	83·402	.	.		83·619	.	.	83·619	.
	Neusiedl-Grussbach (Localbetrieb)	8·351	.	.	.	8·547	.	0·276[23])	8·823	.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa***)	1·855	.	.	.	.	.	.	.	.

[15]) Mit der priv.Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Aussig gemeinsam benütztes Anschlussgeleise.

†) Dient nur dem Güterverkehre.

††) Dient nur dem Güterverkehre.

[16]) Mit der priv. Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.

[17]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Reitzenhein Eigenthum der Kgl.S.St.B.

[18]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.

[19]) Strecke von der Reichsgrenze bis zum Beginn des Bahnhofes Klingenthal Eigenthum der Kgl.S.St.B.

[20]) Ausserdem ist im Betriebe der B.E.B. die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giessbübl Sauerbraunn.

†††) Im Betriebe der S.B.G.

[21]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselben.

*) Dient nur dem Güterverkehre.

[22]) In der Station Jedlesee gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

**) Dient nur dem Viehverkehre.

[23]) In der Station Grusshach-Schönau gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G.

***) Oberhau gegen Revers abgetragen.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Lundenburg-Brünn	59·519	.	.	.	60·363	.	0 040 [1]	60·403	.	[1]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte des gemeinschaftlichen Aufnahmsgebäudes in Brünn gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Prerau-Olmütz	22·655	.	.	.	22·390	.	.	22 390	.	
	Schönbrunn-Troppau	28·192	.	.	.	28·336	.	.	28·336	.	
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg) †)	3·264	.	.	.	3·742	.	.	3·742	.	†) Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.
	Dzieditz-Saybusch	30·877	.	.	.	31·582	.	0·327 [2]	31·909	.	[2]) In der Station Saybusch-Zabłocie gem mit der Galiz. Transversal-Bahn.
	Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	26·019	0·044	.	.	26·639	.	.	26·639	.	
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)	1·621	.	.	.	1·867	.	.	1·867	.	
	Krakau—Podgórze-Bonarka (Localbetrieb)	6·955	.	.	.	7·610	.	.	7·610	.	
	Verbindungscurve bei Krakau (Localbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.	
	Verbindungscurve bei Podgórze-Płaszów ††)	0·469	.	.	.	.	.	.	.	.	††) Betrieb nicht eröffnet.
	Brünn-Olmütz	100·531	.	.	.	101·448	.	0·040 [3]	101·488	.	[3]) In der Station Brünn gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.
	Olmütz-Sternberg	14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.	
	Nezamislitz-Prerau	27·313	.	.	.	27·940	.	.	27·940	.	
	Kojetein-Bielitz	168·537	.	.	.	168·774	.	10·513 [4]	179·287	.	[4]) Péagestrecke Friedland—Friedek-Mistek; Eigenthum der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
	Verbindungscurve bei Bielitz	1·230	.	.	.	1·230	.	.	1·230	.	
	Zusammen	1.018 941	0·621	387·724	0·577	1·024·211	.	11·408	1.035·619	.	
	II. Besitz-Gruppe. Localbahnen.										
	Drösing-Zistersdorf	11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.	
	Branowitz-Pohrlitz	8·323	.	.	.	8·472	.	.	8·472	.	
	Göding—K. k. Aerarial-Tabakfabrik	1·408	.	.	.	1·894	.	.	1·894	.	
	Göding (k. k. Tabakfabr.)-ungar. Grenze (Holics)	0·814	.	.	.	0·814	3·450 [5]	.	4·264	.	[5]) Von der ungar. Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Holics Eigenthum der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft.
	Rohatetz-Strassnitz	4·721	.	.	.	5·078	.	6·909 [6]	11·987	.	[6]) Strecke von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Sudoměřitz-Petrau (0·303 km) und Péagestrecke Sudoměřitz-Petrau-Strassnitz (6·606 km), Eigenthum der Oe.U.St.E.G.
	Kremsier-Zborowitz	16·520	.	.	.	16·651	.	.	16·651	.	
	Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt	3·350	.	.	.	2·613	.	.	2·613	.	
	Kojetein-Tobitschau	10·534	.	.	.	10·765	.	.	10·765	.	
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna	24·770	.	.	.	24·652	.	.	24·652	.	
	Wall.-Meseritsch—Wsetin	18·154	.	.	.	18·122	.	.	18·122	.	
	Krasna-Rožnau	13·183	.	.	.	13·053	.	.	13·053	.	
	Zauchtl-Bautsch	38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.	
	Zauchtl-Fulnek	9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.	
	Hotzendorf-Neutitschein	10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.	
	Golleschau-Ustroń	5·414	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.	[7]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Kalwarya gemeinsam mit den k.k.St.B.
	Stauding-Wagstadt	7·488	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.	
	Troppau-Bennisch	29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.	[8]) Von der Eigenthumsgrenze bis zum Anschluss an die Linie Sucha-Skawina gemeinsam mit den k.k.St.B.
	Bielitz-Kalwarya	57·268	.	.	.	57·519	.	0·929 [7]	58·448	.	
	Verbindungscurve bei Kalwarya	0·240	.	.	.	0·240	.	0·095 [8]	0·335	.	[9]) Ausserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostrau-Friedlander Eisenb. (32·691 km) und die Theilstrecke der Wr.V.B. vom Nordbahnhof bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterstern-Lastenbahnhof (1·278 km).
	Zusammen	271·554	.	.	.	273·044	3·450	7·933	284·427	.	
	K.F.N.B. im Ganzen	1.290·495	0·621	387·724	0·577	1.297·255	3·450	19·341	1.320·046 [9]		[10]) Vom Anschlusspunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.F.N.B.
93	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn** Oderberg-ungar. Grenze (Csacza)	63 496	.	.	.	63·496	.	0·322 [10]	63·818 [11]	.	[11]) Ausserdem ist im Betriebe der K.O.B. die Strecke der Galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardón bis zur ungar. Grenze (0·430 km).
94	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn** *) Leoben-Vordernberg (Localbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531 [12]	15·456	.	*) Im Betriebe der S.B.
95	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn** Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352·914	.	.	.	352·634	.	.	352 634	.	[12]) Von der Eigenthumsgrenze nächst der Station Leoben bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der SB.
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände **)	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.	**) Dient nur dem Güterverkehre.
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien **)	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.	

Zellerndorf-Siegmundsherberg . (Localbetrieb)	19·711	.	.	.	19·852	.	.	19·852	.	
Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.	
Gr.-Wossek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.	
Wostroměř-Jičin . . . . . (Localbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.	
Pelsdorf-Hohenelbe . . . . . (Localbetrieb)	4·400	.	.	.	4.479	.	.	4·479	.	
Trautenau-Freiheit . . . . . (Localbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.	
Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	136·796	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.	
Tetschen-Laube**)	2·871	.	.	.	2·490	.	.	2·490	.	**) Dient nur dem Güterverkehre.
Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube**)	1·071	.	.	.	2·474	.	.	2·474	.	
Lissa-Prag	34·075	.	.	.	34·349	.	.	34·349	.	
Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1·561	.	.	1·561	.	
Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121[13])	.	119·364	.	[13]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde Eigenthum der Kgl.P.St.B.
Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.	
Zusammen .	931·678	.	.	.	932·347	6·121	.	938·468 [14])	.	[14]) Ausserdem sind im Betriebe der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Localbahn . (2·875 km) die Linien der Oe.St.B.: Časlau—Zawratetz-Třemošnitz (17·080 km) Skowic—Vrdy-Bnčic . . . . . (2·969 km) Časlau-Močowitz . . . . . (4·187 km) ferner die Localbahnen: Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha . . . . . (24·648 km) Častolowitz-Reichenau-Solnitz (15·382 km) und Deutschbrod-Humpoletz . (25·180 km)
96 **Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.**										
I. Altes Netz.										
Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.	
Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.	
Verbindungscurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.	
Böhm.-Trübau—Olmütz	85·471	.	.	.	86·178	.	0·660[15])	86·838	.	
Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.	[15]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.
Zusammen .	472·931	.	330·174	.	473·019	.	0·660	473·679	.	
II. Ergänzungsnetz.										
Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142 641	.	.	142·641	.	
Schlachthausbahn in Wien†)	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.	†) Dient dem Viehverkehre.
Flügel zu den Szallasen†)	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.	
Verbindung mit der Donau-Uferbahn††)	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.	††) Dient nur dem Güterverkehre.
Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.	
Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.)†)	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.	
Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.	
Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0 992	.	1·019	.	.	1·019	.	
Zusammen .	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214 934		
III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.										
Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.	
Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.	
Segen Gottes-Oslavan*)	5·591	.	.	.	5·442	.	.	5·442	.	*) Nur für Kohlenverkehr.
Schleppbahnen zu den Kohlenschächten*)	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
Zusammen .	30·086	.	12·442	.	29·051	.	.	29·051		
IV. Ungarantirte Linien.										
Wien-ungar. Grenze (Bruck a L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458[16])	41·170	.	[16]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Bruck a/L. gemeinsam mit den K.U.St.B.
Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92 273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940[17])	
Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297[18])	2·666	.	[17]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland), im Betriebe der Kgl.Pr.St.B.
Halbstadt-Ottendorf . . . . (Localbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.	
Verbindungscurve in Halbstadt	0·516	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.	[18]) In der Station Starkotsch gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
Zusammen .	147·767	.	.	.	147·910	.	0·755	148·665	1·940	
V. Localbahnen.										
Bruck a/L.-Hainburg	21 650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.	
Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·530	.	0·252[19])	28·782	.	[19]) Von der Einmünduug nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Anfnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der K.E.B.
Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.	
Enzersdorf bei Staatz-Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Segen Gottes-Okříško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.	
	Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.	
	Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.	
	Zwittawa-Uferbahn*)	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.	
	Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.	
	Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·085	7·628 [1])	.	10·713	.	[1]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Mittelsteine Eigenthum der Kgl.P.St.B.
	Čelakowitz-Brandeis a/E.	8·093	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.	
	Čelakowitz-Mochow*)	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.	
	Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.	
	Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.	
	Tasowitz—Kalk-Podol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.	
	Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	23·970	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.	
	Bošic-Kaufim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.	
	Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.	
	Pořičan-Sadska-Nimburg	13·986	.	.	.	13·669	.	.	13·669	.	
	Verbingslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846 [2])	[2]) Im Betriebe der B.C.B.
	Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.	
	Minkowitz-Swolenowes	7·893	.	.	.	7·593	.	.	7·593	.	
	Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.	
	Lobositz-Libochowitz	13·784	.	.	.	13·826	.	.	13·826	.	
	Zusammen .	309·211	.	.	.	303·478	7·628	0·252	311·358	2·846	
	Theilstrecken der Mähr. Transversalbahn.										
	Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.	
	Verbindungsgeleise bei Brünn*)	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz*)	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2 016	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.	
	Wessely a/M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·951	.	.	14·951	.	
	Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.	
	Verbindungscurve bei Kunowitz*)	0·535	.	.	.	0·555	.	.	0·535	.	
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar.-Hradisch*)	0·992	.	.	.	0·679	.	.	0·679	.	
	Zusammen .	189·308	.	.	.	188·795	.	.	188·795	.	
	Oe.U.St.E.G. im Ganzen .	1.363·166	.	391·859	.	1.357·187	7·628	1·667	1.366·482 [3])	4·786	[3]) Ausserdem ist im Betriebe der Oe.U.St.E.G. die Localbahn Swoleñowes-Smečna (9·957 km).
97	**K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn †)**										†) Im Betriebe der K.F.N.B.
	Mähr.-Ostrau—Friedland	33·005	.		.	32·526	.	0·165 [4])	32·691	.	[4]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.
98	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**										
	Wien-Triest	577·192	.	577·192	.	577·192	.	.	577·192	.	
	Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.	
	Wr.-Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412		.		5·049	.	.	5·049	.	
	Bruck-Leoben	17·029	.	.	.	16·541	.	.	16·541	.	
	Marburg-Franzensfeste	373·763	.	2·585	.	373·763	.	.	373·763	.	
	Verbindungsgeleise in Marburg	0·634	.	0·634	.	.	.	.	.	.	
	Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.	
	Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·588	.	0·545	.	.	.	.	.	.	
	Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50 804	.	
	St. Peter-ungar. Grenze (Fiume)	52 055	.	.	.	52·138	.	.	52·138	.	

	Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.	.	47·475	2·213 [5]
	Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.
	Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	103·668	.	294·711	.	.	294·711	10·815 [6]
	Zusammen	1.489·079	.	698·963	.	1.474·981	.	.	1.474·981	13·028
	Localbahnen.									
	Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.
	Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	.	30·731	.	.	30·731	.
	Zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.
	S.B.G. im Ganzen	1,526·686	.	698·963	.	1,512·449	.	.	1.512·449 [7]	13 028
	Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl (schmalspur.*)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.
99	**K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn**									
	Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·876	.	.	.	199·876	2·066 [8]	0·237 [9]	202·179	.
	Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62·151	.	.	.	62·552	2·628 [10]	.	65·180	.
	Eisenbrod-Tannwald (Localbetrieb)	17·515	.	.	.	17·721	.	.	17·721	.
	Zusammen	279·542	.	.	.	280·149	4·694	0·237	285·080 [11]	.
100	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**									
	Wien—Felixdorf—Wr.-Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9·590 [12]	85·157	.
	Centralfriedhof—Klein-Schwechat (Localbetrieb)	3·234	.	.	.	3·404	.	0·672 [13]	4·076	.
	Verbindungscurve zur Donaulände-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768 [14]
	Zusammen	79·918	.	5·430	.	78·971	.	10·262	89·233	0·768
101	**K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn****									
	Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt	50·684	.	0 577	.	50 684	.	0·338 [15]	51 022	.
	Pottendorf—Grammat-Neusiedl (Localbetrieb)	13·866	.	.	.	13·517	.	.	13·517	.
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke)	1·308	.	.	.	.	.	.	.	1·539 [16]
	Verbindungsgeleise mit der Donaulände-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	67·160	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539
	Selbstständige Localbahnen.									
102	**Achenseebahn-Gesellschaft**									
	Jenbach-Achensee (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig †)	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.
103	**Auspitzer Localbahn**									
	Auspitz Station-Auspitz Stadt	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.
104	**Baden-Vöslau mit elektrischem Betriebe** (normalsp.)									
	Baden-Helenenthal	3·249	.	.	.	3·174	.	.	3·174	.
	Baden (Pelzgasse)-Vöslau	4·880	.	.	.	4·865	.	.	4·865	.
	Zusammen	8·129	.	.	.	8·039	.	.	8·039	.
105	**Bielitz-Zigeunerwald, Kleinbahn mit elektrischem Betriebe** (schmalspurig ††)	4·960	.	.	.	4·848	.	.	4·848	.
106	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**									
	Bozen-Meran	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156 [17]	31·280	.
107	**K. k. priv. böhm. Commercialbahnen**									
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927 [18]	34·923	.
	Sadova-Smiřitz	10·699	.	.	.	10·699	.	1·090 [19]	11·789	.
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40·888	2·846 [20]	1·783 [21]	45·517	.
	Křinec-Königsstadtl	11·955	.	.	.	11·856	.	.	11·856	.
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3 988	.

[5]) Strecke von Mitte Anfnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[6]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Ala bis zur Reichsgrenze im Betriebe der italien. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[7]) Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn (90·656 km), die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (64·539 km), die Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn Matzleinsdorf-Hetzgasse und Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km), die Localbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis (39·101 km), die Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au (22·747 km), die Localbahn Pöltschach-Gonobitz (14·767 km), die Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz (11·319 km) und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (25·450 km).

*) Spurweite 1·000 m.

[8]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Seidenberg, Eigenthum der Kgl. P.St.B.

[9]) Von der Abzweigung nächst der Station Pardubitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[10]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Liebau Eigenthum der Kgl. P.St.B.

[11]) Ausserdem sind im Betriebe d. S.N.D.V.B. die Linie Königshan-Schatzlar der Oest. Staatsbahnen (5·431 km) und die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefstbal-Maxdorf (zusammen 34·083 km).

[12]) Vom Anschluss an die Wr.V.B. bis Eigenthumsgrenze (0·059 km) Eigenthum der Wr.V.B.; ferner von der Einmündung in die Station Felixdorf bis zur Ausmündung aus der Station Wr.-Neustadt gemeinsam mit der S.B.

[13]) In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.

[14]) Im Betriebe der k.k.G.D. der Oe.St.B.

**) Im Betriebe der S.B.

[15]) In den Stationen Meidling (0·120 km) und Wr.-Nenstadt (0·218 km) gem. mit d. S.B.

[16]) Im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

†) Spurweite 1·000 m.

††) Spurweite 1·000 m.

[17]) In der Station Bozen gem. mit der SB.

[18]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) und Wostremĕř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[19]) Strecke von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Smiřitz der S.N.D.V.B. gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[20]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelib Eigenthum der priv. Oe.U. St.E.G.

[21]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·297 km) gem. mit d. priv. Oe.U.St.E.G., bezw. mit der Oe.N.W.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Libaň-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435 [1])	35·805	.	[1]) Von der Einmündung nächst der Station Bakov bis Mitte Anfnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.
	Dětenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.	[2]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.W.B.
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26·570	.	0·328 [2])	26·898	.	
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.	
	Zusammen	183·624	.	.	.	183·103	2·846	6·563	192·512	.	
108	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Schreibwald-Karthaus (Dampftramway)	7·957	.	3·423	.	7·822	.	.	7 822	.	
	Abzweigung: Ugartestrasse-Centralfriedhof	2·177	.	.	.	2·087	.	.	2·087	.	
	Verbindungsgeleise mit der Station Brünn der Oe.-ung. St.E.G.*)	0·221	.	.	.	0·221	.	.	0·221	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	6·062	.	.	.	5·888	.	.	5·888	.	
	Verbindungsgeleise mit dem Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau d. K.F.N.B.*)	1·050	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	**) Betrieb nicht eröffnet.
	Mähr.-Ostrau Localbahnh.—Ostrawitzabrücke**)	0·808	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen	18·275	.	3·423	.	16·964	.	.	16·964	.	
109	**Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)*****)	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260 [3])	15·382	.	***) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
110	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**										[3]) Von Mitte des Anfnahmsgebäudes Častolowitz bis Ende dieser Station (Eigenthumsgrenze) gem. mit der Oe.N.W.B.
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.	
	Abzweigung zur Rangirstation u. zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.†)	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14 913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.	
	Hietzing—Perchtoldsdorf*)	10·318	.	.	.	10·298	.	.	10·298	.	*) Die früher bestandene Strecke Wien (Schönbrunner Linie)—Hietzing wurde am 1. Jänner 1895 gänzlich aufgelassen.
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.	
	Hietzing—Ober-St. Veit	2·409	.	.	.	2·345	.	.	2·345	.	
	Zusammen	42·118	.	.	.	41·665	.	.	41·665	.	
111	**Deutschbrod-Humpoletz** †)	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149 [4])	25·180	.	†) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
112	**Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag** ††)	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	[4]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Deutschbrod bis Eigentbumsgrenze gemeinsam m. der Oe.N.W.B.
113	**Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag***)	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	††) Spurweite 1·000 m. Zabnstange als Sicberheitsvorrichtung, doppelgeleisig.
114	**Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz***)	0·212	.	.	.	0·212	.	.	0 212	.	*) Spurweite 1·000 m. Zabnstange als Sicberheitsvorricbtung mit gemeinscbaftlicber Mittelscbiene ausserhalb der Ausweicbe.
115	**Galsbergbahn-Gesellschaft**										
	Parsch-Gaisbergspitze (Zahnradb., schmalsp.**)	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	**) Spurweite 1·000 m.
116	**Gmundner Elektricitäts-Gesellschaft**										
	Gmunden Station-Gmunden Stadt (elektrischer Betrieb, schmalspurig**)	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.	
117	**Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha***)										*) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418 [5])	16·843	.	[5]) In der Station Gross-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805	.	
	Zusammen	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
118	**Innsbruck-Hall** in Tirol (schmalspurig**)	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	**) Spurweite 1·000 m.

119	**Kahlenberg-Eisenbahn**									
	Nussdorf-Kahlenberg (Zahnradbahn)	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.
	Nussdorferstrasse-Nussdorf (Dampftramway)	3·543	.	2·808	.	.	.	.	.	3·465 [6])
	Abzweigung nach Heiligenstadt (Dampftramway)	0·794	.	.	.	.	.	.	.	0·682 [7])
	Zusammen	9·786	.	7·694	.	5·310	.	.	5·310	4·147
120	**Kremsthalbahn**									
	Linz-Kremsmünster-Klaus Steyerling	64·936	.	.	.	64·830	.	0 586 [8])	65·416	.
	Unter-Rohr—Bad Hall	4·240	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.
	Zusammen	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.
121	**Kuttenberger Localbahn** ***	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089 [9])	2·875	.
122	**Lemberger Strassenbahn m. elek. Betr.** (schmalsp. †)									
	Staatsbahnhof-Lyczaków	5·814	.	5·098	.	5·814	.	.	5·814	.
	Abzweigung Hetmanskagasse-Sofienschule	1·933	.	1·933	.	1·940	.	.	1·940	.
	Abzweigung Peter Paulskirche-Friedhof	0·545	.	.	.	0 579	.	.	0·579	.
	Zusammen	8·292	.	7·031	.	8 333	.	.	8·333	.
123	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig ††)	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.
124	**Mühlkreisbahn-Gesellschaft**									
	Linz-Urfahr-Aigen Schlögl	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.
125	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft** †††									
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·848	.	5·237	.	5·706	.	.	5 706	.
	Abzweigung vom Vororte-Friedhof *)	0·790	.	.	.	.	.	.	.	.
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf	0·713	.	0·683	.	0·683	3·465 [10])	.	4 148	.
	Abzweigung nach Heiligenstadt	.	.	.	.	.	0·682 [11])	.	0·682	.
	Zusammen	7·351	.	5·920	.	6 389	4·147	.	10·536	.
126	**K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn**									
	Zauchtl-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.
127	**Prag Belvedere zum kgl. Thiergarten-Lustschloss Bubenc** mit elektr. Betriebe (normalspurig)	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.
128	**Localbahn Radkersburg-Luttenberg** **									
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250 [12])	.	25·450	.
129	**Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn** ***									
	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25 792	.	.	.	25·792	.	1 597 [13])	27·389	.
	Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf	6·625	.	.	.	6·694	.	.	6·694	.
	Zusammen	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.
130	**Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft**									
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	13·243	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.
	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	.	.	.	1·669	.	.	1·669	.
	Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.
	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg †)	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.
	Zusammen	15·322	.	.	.	14·236	.	.	14·236	.
131	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**									
	Ischl Staatsbahnhof-Pfandl-St. Lorenz-Salzburg (schmalspurig *)	63·290	.	.	.	63·180	.	.	63·180	.
	Ischl Localbahnhof-Pfandl ††) schmalspurig *)	0·583	.	.	.	.	.	.	.	.
	St. Lorenz-Mondsee (schmalspurig *)	3·675	.	.	.	3·578	.	.	3·578	.
	Verbindungsgeleise bei St. Lorenz (schmalsp. *)	0·214	.	.	.	0·214	.	.	0·214	.
	Zahnradbahn auf den Schafberg **	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.
	Zusammen	73·624	.	.	.	72·808	.	.	72·808	.

[6]) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-durchhruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof) im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.

[7]) Im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.

[8]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der K.E.B.

*** Im Betriebe der Oe.N.W.B.

[9]) Nächst der Station Sedletz-Kuttenberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

†) Spurweite 1·000 m.

††) Spurweite 0·760 m.

††† Mit Dampf betriebene Theilstrecken.

*) Derzeit nicht im Betriebe.

[10]) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-durchhruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof), formell concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

[11]) Concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Formelle Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

** Im Betriebe der S.B.G.

[12]) Von Mitte Anfnahmsgebände Radkersburg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der S.B.G.

*** Im Betriebe der S.N.D.V.B.

[13]) In den Stationen Reichenberg und Tannwald gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

†) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.

††) Seit Eröffnung der Verbindung mit dem Staatshahnhofe Ischl ausser Betrieh.

*) Spurweite 0·760 m.

**) Spurweite 1·000 m.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
132	**Stauding-Stramberger Localbahn**										
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479		
133	**Steiermärkische Landesbahnen**										
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250[1]	37·549[2]	.	[1]) In der Station Cilli gemeins. mit der S.B.
	Hundsdorf-Skalis *)	1·872	.	.	.	1·552	.	.	1·552[2]	.	[2]) Im Betriebe der S.B.
	Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig †)	22·958	.	.	.	22·747	.	.	22·747[2]	.	*) Dient nur dem Kohlenverkehre.
	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig †)	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767[2]	.	†) Spurweite 0·760 m.
	Preding-Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig †)	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319[2]	.	
	Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalb.) (schmalsp. †)	76·281	.	.	.	.	.	.		76·119[3]	[3]) Im Betriebe der k. k. General-Direction der Oe.St.B. auf Rechnung der steiermärkischen Landesbahnen.
	Zusammen	165·016	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	76·119	
134	**Steyrthalbahn-Gesellschaft**										
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig ††)	32·168	.	.	.	31·717	.	.	31·717	.	††) Spurweite 0·760 m.
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig ††)	15·559	.	.	.	15·397	.	.	15·397	.	
	Zusammen	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.	
135	**Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesch. †††)**										†††) Im Betriebe der priv. Oe.U.St.E.G.
	Swoleňowes—Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300[4]	9·957	.	[4]) In der Station Swoleňowes gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.
136	**Teplitz-Eichwald Kleinbahn mit elektrischem Betriebe** (schmalspurig *)										*) Spurweite 1·000 m.
	Schulplatz Teplitz-Eichwald	8·371	.	.	.	8·203	.	.	8·203	.	
137	**Welchau-Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn **)**	8·049	.	.	.	7·884	.	0·253[5]	8·137	.	**) Im Betriebe der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. [5]) In der Station Welchau-Wickwitz gemeinsam mit der Buschtěhrader Eisenbahn.
138	**Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft**										
	Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf	17·209	.	.	.	17·043		.	17·043	.	
	Recapitulation.										
	I. Hauptbahn-Unternehmungen.										
1	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101·152	.	64·971	.	101·129	.	0·261	101·390	.	
2	Böhmische Nordbahn	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.	
3	Buschtěhrader Eisenbahn	418·258	1·768	36·746	.	419·387	1·182	1·817	422·386	0·583	
4	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	
5	Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.	
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1.290·495	0·621	387·724	0·577	1.297·255	3·450	19·341	1.320·046	.	
7	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	63·496	.	.	.	63·496	.	0·322	63·818	.	
8	Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087	355·515	0·846	
9	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531	15·456	.	
10	Oesterreichische Nordwestbahn	931·678	.	.	.	932·347	6·121	.	938·468	.	
11	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.363·166	.	391·859	.	1.357·187	7·628	1·667	1.366·482	4·786	

12	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33·005	.	.	.	32·526	.	0·165	32·691	.	
13	Staatsbahnen, k. k. österreichische*)	6.441·544	2·275	733·724	.	6.433·306	48·467	86·456	6.568·229	18·556	*) Exclusive Localbahnen.
14	Staatsbahnen, kgl. bayerische	46·582	.	.	.	47·229	.	.	47·229	.	
15	Staatsbahnen, kgl. preussische	4·688	.	.	.	4·688	.	0·891	5·579	.	
16	Staatsbahnen, kgl. sächsische	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785	.	
17	Südbahn-Gesellschaft	1.526·686 [6])	.	698·963	.	1.512·449	.	.	1 512·449	13·028	[6]) Exclus. der 4·476 km langen elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.
18	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	279·542	.	.	.	280·149	4·694	0·237	285·080	.	
19	Ungarische Westbahn	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311	68·377	.	
20	Unterkrainer Bahnen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.	
21	Wien-Aspanger Eisenbahn	79·918	.	5·430	.	78·971	.	10·262	89·233	0·768	
22	Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	67·160	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539	
	Zusammen	13.825·109	5·157	2.472·043	0·577	13.795·333	71·542	127·639	13.994·514	40·106	

II. Localbahn-Unternehmungen

a) mit Dampfkraft betriebene Adhäsionsbahnen

23	Asch-Rossbach	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.	
24	Auspitzer Localbahn	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.	
25	Beneschau-Wlaschim	22·598	.	.	.	22·392	.	0·445	22·837	.	
26	Bozen-Meraner Bahn	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156	31 280	.	
27	Böhmische Commercialbahnen	183·624	.	.	.	183·103	2·846	6·563	192·512	.	
28	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	18·275	.	3·423	.	16·964	.	.	16·964	.	
29	Bukowinaer Localbahnen	176·396	.	.	.	175·347	.	0·558	175·905	.	
30	Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260	15·382	.	
31	Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)	42·118	.	.	.	41·665	.	.	41 665	.	
32	Deutschbrod-Humpoletz	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149	25·180	.	
33	Dolina-Wygoda	8·246	.	.	.	8·071	.	0 275	8·346	.	
34	Ebenfurth-Leobersdorf (Wittmannsdorf)	15·152	.	.	.	14·630	.	0·440	15·070	.	
34a	Ebenfurth-ungar. Grenze (Neufeld)	.	.	.	.	.	1·539	.	1·539	.	
35	Fehring-Fürstenfeld	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268	20·126	.	
36	Friauler Eisenbahn-Gesellschaft	16·555	.	.	.	16·353	.	0·040	16·393	.	
37	Fürstenfeld-Hartberg	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.	
38	Gailthalbahn	30·471	.	.	.	30·220	.	0·466	30·686	.	
39	Gleisdorf-Weiz	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421	14·780	.	
40	Göpfritz—Gross-Siegharts	8·306	.	.	.	8·053	.	0·421	8·474	.	
41	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
42	Innsbruck-Hall in Tirol	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	
43	Kahlenberg-Eisenbahn	4·337 [7])	.	2·808	.	.	.	.	.	4·147	[7]) Exclusive Zahnradbahn Nussdorf-Kahlenberg.
44	Kolomeaer Localbahnen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.	
45	Kremsthalbahn	69·176	.	.	.	68·968	.	0 586	69·554	.	
46	Kuttenberger Localbahn	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089	2·875	.	
47	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459	89·464	.	
48	Lemberg (Kleparów)-Janów	17·512	.	.	.	17·278	.	4·974	22·252	.	
49	Mährische Westbahn	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90 486	.	
50	Metković-Landesgrenze	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.	
51	Mösel-Hüttenberger Bahn	4 944	.	.	.	4·772	0·209	.	4·981	.	
52	Mori-Arco-Riva	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.	
53	Mühlkreisbahn-Gesellschaft	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.	
54	Nakri Netolitz-Netolitz Stadt	13·203	.	.	.	13·071	.	0·532	13·603	.	
55	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	7·351	.	5·920	.	6·389	4·147	.	10·536	.	
56	Neutitscheiner Localbahn	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.	
57	Plan-Tachau	11·888	.	.	.	11·710	.	0·867	12·577	.	
58	Postelberg-Laun	10·594	.	.	.	10·594	.	0·809	11·403	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im Ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
59	Potscherad-Wurzmes	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342	17·370	.	
60	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250	.	25·450	.	
61	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.	
62	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft*)	15·123	.	.	.	14·037	.	.	14·037	.	*) Exclusive Drahtseilbahn Hohen-Salzburg.
63	Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**)	67·762	.	.	.	66·972	.	.	66·972	.	**) Exclusive Schafbergbahn.
64	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579	9·587	.	
65	Staatsbahnen, k. k. österr.†)	833·310	[1])4·753	1·335	.	838·160	76·119	6·719	920·998	.	†) Im eigenen und fremden Betriebe.
66	Stauding-Stramberger Localbahn	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	[1]) Exclusive Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg.
67	Steiermärkische Landesbahnen	165·016	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	76·119[2])	[2]) Im Betriebe der k. k. General-Direction der Oe.St.B.
68	Steyrthalbahn-Gesellschaft	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.	
69	Strakonitz-Winterberg	32·671	.	.	.	32·293	.	0·124	32·417	.	
70	Swoleňowes-Smečna	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300	9·957	.	
71	Vöcklabruck-Kammer	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603	10·918	.	
72	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8·049	.	.	.	7·884	.	0·253	8 137	.	
73	Welser Localbahn-Gesellschaft	46·043	.	.	.	45·904	.	8·009	53·913	.	
74	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft	17·209	.	.	.	17·043	.	.	17·043	.	
75	Wodňan-Prachatitz	27·423	.	.	.	27·309	.	0·268	27·577	.	
76	Wotic-Selčan	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205	16·615	.	
77	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.	
	Zusammen	2.575·886	4·753	13·486	.	2.481·930	85·344	44·327	2.611·601	80·266	
	b) mit elektrischer Kraft betriebene Bahnen										
78	Baden-Vöslau	8·129	.	.	.	8·039	.	.	8·039	.	
79	Gmunden Station-Gmunden Stadt	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.	
80	Lemberger Strassenbahn	8·292	.	7·031	.	8·333	.	.	8·333	.	
81	Mödling-Hinterbrühl††)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.	††) Eigenthum der Hauptbahn-Unternehmung S.B.G.
82	Prag Belvedere-Bubenč	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.	
	Zusammen	24·849	.	7·031	.	24·710	.	.	24·710	.	
	c) Zahnrad- und Drahtseilbahnen										
83	Achenseebahn-Gesellschaft	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	
84	Gaisbergbahn-Gesellschaft	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	
85	Nussdorf-Kahlenberg	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	
86	Schafbergbahn	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.	
87	Staatsbahnen, k. k. österr. (Eisenerz-Vordernberg)	19·498	.	.	.	19·764	0·189	.	19·953	.	
88	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.	
89	Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	
90	Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	
91	Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz	0·212	.	.	.	0·212	.	.	0·212	.	
	Zusammen	43·404	.	4·995	.	43·389	0·189	.	43·578	.	
	III. Kleinbahnen mit elektsischem Betriebe										
92	Bielitz-Zigeunerwald	4·960	.	.	.	4·848	.	.	4·848	.	
93	Teplitz-Eichwald	8·371	.	.	.	8·203	.	.	8·203	.	
	Zusammen	13·331	.	.	.	13·051	.	.	13·051	.	
	Totalsumme	13.482·579	9·910	2.497·555	0·577	16.358·413	157·075	171·966	16.687·454	120·372	

Hievon:

I. K. k. Staatsbahnen.

a) Im Staatsbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	5.775·449 km	5.885·629 km
Bahnen mit Localbetrieb	1.465·337 „	1.494·021 „
Zusammen .	7.240·786 km	7.379·650 km

b) Im fremden Staats-, bezw. Privatbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	23·460 km	23·744 km
Bahnen mit Localbetrieb	30·106 „	29·667 „
Zusammen .	53·566 km	53·411 km

II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.

a) Auf Rechnung des Staates.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	570·950 km	570·909 km
Zusammen .	570·950 km	570·909 km

b) Auf Rechnung der Eigenthümer.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	82·867 km	84·395 km
Bahnen mit Localbetrieb	849·324 „	947·038 „
Zusammen .	932·191 km	1.031·433 km

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 114. Wien, 6. October 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes. — Inland: Eisenbahnprojecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. October 1896, Z. 10.910/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Von dem kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest ist mit Note vom 14. September 1896 im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Pancsova-Petrovoszello, deren Hauptstrecke Torontál—Petrovoszello—Pancsova am 26. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

w² die Localbahn Pancsova-Petrovoszello.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehre ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den mitbetheiligten Staaten hievon mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. September d. J. Kenntniss gegeben.

Wien, am 1. October 1896.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. October 1896, Z. 10.909/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Note vom 18. September 1896 hat das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement in Bern dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass am 12. des gleichen Monates der Betrieb auf der schmalspurigen Eisenbahn

Apples-L'Isle

mit den Stationen Apples (Gemeinschaftsstation mit Bière-Apples-Morges), Pampigny-Sévery, Montricher und L'Isle-Mont la Ville eröffnet worden ist.

Die neue Linie gehört in gleicher Weise wie die Eisenbahn Bière-Apples-Morges zur Betriebsgruppe der Jura-Simplon-Bahn und ist daher auch ohne Weiteres dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens zur Kenntniss genommen und hievon im Sinne des Art. 57, Z. 1, den übrigen Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 22. September d. J. Mittheilung gemacht. Eine Aenderung der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen findet mit Rücksicht darauf nicht statt, dass das Betriebsnetz der Jura-Simplon-Bahn darin (als Nr. 3 der schweizerischen Eisenbahnen) ohne jede Einschränkung bereits aufgenommen ist.

Aus demselben Grunde gelten die Bestimmungen des Uebereinkommens für die neue Linie vom Tage der Betriebseröffnung an.

Wien, am 1. October 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Mähr.-Ostrau in der Richtung gegen die österreichisch-preussische Reichsgrenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Mähr.-Ostrau im Anschlusse an die bestehende Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz in der Richtung gegen die österreichisch-preussische Reichsgrenze zum Anselmschachte in Petrzkowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. September 1896. Z. 7462/I.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Vor Bezug des avisirten Frachtgutes sind Reclamationen unstatthaft.

(Entscheidung vom 22. Februar 1896.)

Laut Inhalt der beim Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichte eingebrachten Klage des A. R., Weingrosshändlers in Wien, gegen die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde dem Kläger am 13. April 1895 Seitens der k. k. Staatsbahnen das Anlangen der für ihn am Franz Josef-Bahnhofe mit den Frachtbriefen vom 6., bezw. 8. April 1895 eingetroffenen 10 Stück leeren Gebinde avisirt. Sein behufs Abholung der bezeichneten Güter auf den Bahnhof entsendeter Geschäftsdiener musste jedoch unverrichteter Dinge wieder nach Hause zurückkehren, weil die Fässer noch nicht ausgeladen waren. Da solche Fälle, wie die Klage ausführt, schon zu wiederholtenmalen vorgekommen waren, richtete Kläger noch vor dem Bezuge der Fässer, unterm 13. April 1895, eine mit den beiden vorerwähnten Frachtbriefen belegte Beschwerde an die Betriebsdirection der k. k. Staatsbahnen. Am 20. Mai 1895 erhielt Kläger über sein Urgenzschreiben vom 17. Mai 1895 die beiden Frachtbriefe zurückgestellt. Bei der noch am selben Tage vorgenommenen Besichtigung der Fässer zeigte es sich nun, dass dieselben angeblich in Folge des langen Leerstehens und Liegens am Bahnhofe total angelaufen und gänzlich unbrauchbar geworden waren. Da die Fässer bei ihrer Ankunft in Wien laut Angabe der Klägers sich in durchaus brauchbarem Zustande befunden hatten und das Verderben derselben lediglich durch das längere Liegen am Bahnhofe entstanden, der letztere Umstand jedoch durch Verschulden der Geklagten dadurch verursacht worden sei, dass dem Kläger die beiden Frachtbriefe, ohne welche er die Güter nicht beziehen konnte, erst nach fünf Wochen retournirt wurden, klagte derselbe auf Ersatz des Schadens — unter Zugrundelegung eines Werthes von 3 fl. 20 kr. ö. W. per leeres Gebinde — im Gesammtbetrage von 32 fl. ö. W. c. s. c.

Bei der am 22. Februar 1896 stattgehabten Verhandlung wurde das klägerische Begehren abgewiesen, und zwar mit folgender Begründung:

Das Schiedsgericht nahm, ohne dass es eines Zeugen- oder Sachverständigenbeweises bedurft hätte, als constatirt an, dass die Reclamation, welche der Kläger bei der Betriebsdirection zu dem Zwecke einbrachte, um die Verzögerung in der Auslieferung der Waare zum Gegenstande einer Untersuchung zu machen, nicht geeignet war, den Bezug dieser Waare zu verhindern. Denn der Adressat hätte zuerst die Fässer beziehen und dann erst die Beschwerde einbringen sollen, falls er sich irgendwie für benachtheiligt erachtete. Der eingeschlagene Weg, nämlich vor dem Bezuge der Waare zu reclamiren, muss aber als unpassend bezeichnet werden, und wenn sich der Kläger in Folge dessen gehindert sah, die Fässer vor Ablauf von sechs Wochen zu beziehen, so hat er sich selbst die Schuld zuzuschreiben. Die amtliche Gebahrungsweise der Bahn war nicht geeignet, diesen Schaden hervorzurufen, weil aus dem Beschwerdeschreiben, welches der Kläger der Betriebsdirection der geklagten Bahn unter Anschluss der beiden Frachtbriefe übermittelte, nicht mit Deutlichkeit zu entnehmen war, ob die Waare bereits bezogen war oder nicht. Uebrigens ist auch weder der Schade, welcher eingetreten sein soll, in irgend einer Weise glaubhaft gemacht, noch der Zeitpunkt, in welchem der angebliche Schade eingetreten ist, mit Bestimmtheit angegeben worden, und es ist nach so langer Zeit und beim Fehlen eines Thatbestandsprotokolles überhaupt unmöglich, diese Momente festzustellen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Herstellung eines Wächterhauses sammt Nebengebäude in der Haltestelle Nowosielce szlacheckie: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines gemauerten Wächterhauses sammt Nebengebäude und eines oberirdischen Kellers in der Haltestelle Nowosielce szlacheckie den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4523/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauherstellungen: Bauconsens.) Dem Projecte für die Umgestaltung der Handschranken in km 231·458 in Zugschranken mit automatischem Läutewerke und der Bedienung derselben vom Wächterhause Nr. 366, sowie die Ueberstellung des Antriebständers für den Zugschranken in km 230·754 zum erwähnten Wächterhause und für die Auflassung der Signalhütte Nr. 367 nebst Uebertragung des Glockensignalapparates zum vorgenannten Wächterhause wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4208/IV.]

— (Herstellung einer Holzlage in der Station Littai: Bauconsens.) Hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Holzlage nächst dem Aufnahmsgebäude in der Station Littai für die dort wohnenden Bediensteten wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4829/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Provisorische Geleiseumgestaltung in Bozen: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat für das Project über eine provisorische Geleiseumgestaltung auf der Nordseite der Station Bozen den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4327/IV.]

— (Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Franzensfeste: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brixen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Franzensfeste für den 31. October anberaumt. [E.-M.-Z. 4958/IV.]

— (Linie St. Peter—Fiume: Herstellung eines Schleppgeleises zur Dampfziegelei der Fiumaner Creditbank: Bauconsens.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat dem Projecte für die Herstellung eines von der currenten Bahn in km 19·583 abzweigenden und zur Dampfziegelei der Fiumaner Creditbank führenden Schleppgeleises den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4854/IV.]

— (Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt: Umgestaltung der Schranken nächst der Station Wampersdorf: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Schranken bei der Strassenübersetzung in km 30·231 nächst der Station Wampersdorf den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4629/IV.]

Localbahn Mauthausen-Grein. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der projectirten Localbahn von Mauthausen nach Grein mit dem Beginne am 8. October 1896 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Josef Ritter von Schwaiger betraut. [E.-M 11.090/I.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Theilstrecke Kolin—Kohljanowitz: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Theilstrecke Kolin—Kohljanowitz km 0·0—24·0 der Localbahn Kolin-Čerčan mit einer Abzweigung von Rataj nach Kácov angeordnet. [E.-M.-Z. 10.905/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Podwoloczyska: Benützungsconsens für das zweite Geleise in der Strecke Lemberg Złoczów.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 10. September 1896 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für das zweite Geleise der k. k. Staatsbahnstrecke Lemberg—Podzamcze—Złoczów der Benützungsconsens ex commissione ertheilt. Nach dem Commissionsbeschlusse wird das genannte Geleise in den regelmässigen Verkehr innerhalb der bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehenden allgemeinen Betriebseinrichtungen übernommen und vorläufig mit einer Geschwindigkeit von 40 km per Stunde befahren. Nach der zu gewärtigenden, successive vollständigen Consolidirung der ganzen Geleisestrecke wird die Anwendung der für das bestehende alte Geleise zulässigen Maximal-Fahrgeschwindigkeit keinem Anstande unterliegen. [21. September, G.-I.-Z. 15.309.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates Juli folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Juli die Theilstrecke Meseritz—Schwerin a. Warthe der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a. Warthe im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen mit den Haltestellen Glembuch und Poppe, sowie mit der Station Schwerin a. Warthe für den öffentlichen Verkehr; die Haltestelle Glembuch ist zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Wagenladungsgütern und lebenden Thieren, die Haltestelle Poppe und die Station Schwerin a. Warthe sind zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der neuen Verkehrsstellen geeignet; die Theilstrecke Meseritz—Schwerin a. Warthe ist der Betriebs-Inspection Meseritz, der Verkehrs- und Maschinen-Inspection Guben unterstellt; die 2·2 km lange Kleinbahn Cranz-Cranzbeck der Königsberg-Cranzer Eisenbahn mit der Station Cranzbeck für den öffentlichen Verkehr; die 35·26 km lange Kleinbahn Greifenberg i. Pom.-Horst Seebad der Actiengesellschaft Greifenberger Kleinbahnen mit den Stationen und Entfernungen: Greifenberg (Anschlussstation), Chausseehaus Greifenberg i. Pom. (4·11 Kilometer), Ribbekardt (8·52 km), Völschenhagen (10·20 km), Medewitz (12·21 km), Muddelmow (16·34 km), Parpart (18·40 km), Karnitz (22·50 km), Dresow (26·60 km), Hoff i. Pom. (29·39 km), Rewahl (30·73 km), Schleffin (32·11 km) und Horst Seebad (35·26 km) für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; Leichen, lebende Thiere und Wagenladungsgüter werden auf den Stationen Chausseehaus Greifenburg i. P. und Rewahl weder angenommen noch ausgeliefert; ebenso findet auch auf ersterer Station eine Ausgabe von Stückgütern nicht statt; die Umladung der nach und von der Anschlussbahn übergehenden Güter erfolgt bahnamtlich; die Leitung des Betriebes dieser Kleinbahn ist der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen, von welcher vertragsmässig die auf sämmtliche Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezüglichen Verhandlungen und der Schriftwechsel mit fremden Verwaltungen zu führen ist; ferner die schmalspurige Feldbahn Wernshausen-Brotterode, welche von der Station Wernshausen des Directionsbezirkes Erfurt abzweigt, mit den Stationen Wernshausen, Winne, Wahles, Herges und Brotterode für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Bahn wird von einem besonderen Commando der Eisenbahnbrigade verwaltet.

Am 4. Juli die 54·55 km lange Strecke Altefähr—Sellin der Rügen'schen Kleinbahnen mit folgenden Stationen und Entfernungen für den Gesammtverkehr: Altefähr, Nesebanz (4·10 km), Gustow (5·61 km), Prosnitz a. R. (7·05 km), Benz a. R. (7·65 km), Sissow (8·26 km), Glutzow (10·60 km), Poseritz (12·56 km), Neparmitz (15·26 km), Puddemin (17·06 km), Gr.-Schoritz (18·06 km), Wendorf (19·20 km), Renz (20·57 km), Garz a. R. (23·18 km), Carnitz (26·85 km), Ketelshagen (29·60 km), Güstelitz (31·61 km), Putbus (35·27 km), Lonvitz (37·80 km), Posewald (39 km), Seelvitz (41·32 km), Serams (43·35 km), Binz (46·12 km), Jagdschloss (48·49 km), Garstitz (Granitz 49·82 km), Sellin a. R. West (53·21 km) und Sellin a. R. Ost (54·55 km); die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; auf den Stationen Jagdschloss und Sellin a. R. West werden Leichen, lebende Thiere und Wagenladungsgüter nicht angenommen und ausgeliefert; die Leitung des Betriebes der Rügen'schen Kleinbahnen ist der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. (Betriebsabtheilung Stettin) übertragen.

Am 9. Juli die 8·5 km lange Theilstrecke Lage—Lemgo der Nebenbahnlinie Lage—Hameln im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover mit den Stationen Hörstmar und Lemgo für den Personen- und Güterverkehr.

Am 15. Juli die 10 km lange Kleinbahnstrecke Elmshorn—Barmstedt mit den Haltestellen Sparrieshoop (3·8 km) und Vossloch (7·4 km), sowie der Endstation Barmstedt (10 km) für den öffentlichen Verkehr; diese Strecke besitzt in Elmshorn Anschluss an die Strecke Altona—Neumünster des Directionsbezirkes Altona; die 2·4 km lange Bahnstrecke Remscheid—Remscheid-Bliedinghausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ohne Zwischenstation für den gesammten Güterverkehr, sowie für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Am 18. Juli die 8 km lange Kleinbahnstrecke Magde-

burgerforth—Ziesar mit den Stationen Schonsdorf, Gahlsdorf und Ziesar West- und Ostbahnhof, ferner die 16 km lange Kleinbahnstrecke Stegelitz—Gross-Lübars mit den Stationen Tryppehna Ziegelei, Pabsdorf, Lüttgenziatz, Hohenziatz, Riesdorf und Gross-Lübars für den öffentlichen Verkehr.

Am 28. Juli die 28 km lange Kleinbahnstrecke Daber—Labes der Regenwalder Kleinbahnen mit der 6·87 km langen Abzweigung von Meesow nach Sallmow für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; an der Strecke Daber—Labes befinden sich folgende Stationen: Daber (Anschlussstation an die Saatziger Kleinbahnen), Daber Freiheit (0·56 km), Karolinenhöhe (3·40 km), Uckleythal (5·92 km), Meesow (6·67 km), Schwerin, Kreis Regenwalde (7·55 km), Silligsdorf (11·10 km), Zeitlitz (15·71 km), Reckow (17·04 km), Dübzow (19·62 km), Unheim (22·08 km), Landgestüt (24·90 km) und Labes (28 km); auf der Abzweigung Meesow-Sallmow liegen die Stationen Meesow Vorwerk (2·93 km), Hoffelde i. P. (5·12 km) und Sallmow (6·87 km); Leichen, lebende Thiere und Wagenladungsgüter werden auf der Station Landgestüt nicht angenommen oder ausgeliefert; Stückgüter werden auf allen Stationen angenommen, dagegen nicht ausgeliefert auf den Stationen Daber Freiheit, Karolinenhöhe, Uckleythal, Landgestüt und Meesow Vorwerk; im Verkehre mit den Saatziger Kleinbahnen findet directe Güterabfertigung statt; die Umladung der in Labes nach und von der Anschlussbahn übergehenden Güter geschieht bahnseitig; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. übertragen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juli der Anschlussbahnhof Osberghausen der Neubaustrecke Osberghausen—Wiehl im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen-, Gepäcks- und unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bei gleichzeitiger Schliessung des Personen-Haltepunktes Wiehlbrück; die Station Haan an der Bahnstrecke Gruiten-Ohligs im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Haltestelle Jasnitz zwischen den Stationen Hagenow und Ludwigslust im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher dem Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Wagenladungsverkehre diente, auch für den Stückgutverkehr; die Station Heisingen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von lebenden Thieren; die Haltestelle Wittenhagen zwischen den Stationen Grimmen und Elmenhorst im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Ladestelle Mittelhof, welche zwischen Kilometerstation 26·7 und 26·8 der Bahnstrecke Stralsund—Rostock im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin gelegen und durch zwei Weichen mit dem Hauptbahngeleise verbunden ist, für den Güterverkehr in Wagenladungen; Abfertigungsstelle für die Ladestelle Mittelhof ist die Haltestelle Horst; die Haltestelle Triebelwitz zwischen den Stationen Neuhof bei Liegnitz und Brechelshof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehre diente, auch für den Eil- und Stückgut-, sowie für den Viehverkehr; die Ueberladestelle Neugarten zwischen den Stationen Wustermark und Gross-Behnitz zur Vermittlung des Uebergangsverkehres zwischen der Preussischen Staatsbahn und den Osthavelländischen Kreisbahnen für den Güterverkehr; die Station Eisenach-West an der Bahnstrecke Eisenach—Bebra im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Gepäcksverkehr; ferner die Station Töppeln an der Bahnstrecke Göschwitz—Gera im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Gepäcksverkehr; am 15. Juli die Haltestelle Schoenefeld an der Bahnlinie Leipzig—Eilenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. Saale, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr; die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen findet daselbst nicht statt, wie auch die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen ist; die Haltestelle Kunersdorf bei Cottbus im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den unbeschränkten Viehverkehr; die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen bleibt nach wie vor ausgeschlossen; ferner die Stationen Altendorf a. d. Ruhr und Huckarde an der Strecke Dorstfeld—Bodelschwingh im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von lebenden Thieren.

b) In Bayern: Am 9. Juli die Haltestelle Stockau der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den beschränkten Güterdienst (Wagenladungsgüter).

— (Eisenbahnunfälle im Monate Juli.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Juli vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	12
	in Stationen	16
Zusammenstösse	auf freier Bahn	4
	in Stationen	7
sonstige Betriebsunfälle		158
	zusammen	197

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	25
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	38	88
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	3
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	13	18
zusammen	57	134

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen		
in Altona	—	1
„ Berlin	1	1
„ Bromberg	1	—
„ Köln a. Rh.	—	5
„ Essen a. Ruhr	1	1
„ Frankfurt a. M.	—	1
„ Hannover	—	12
„ Kattowitz	2	—
„ Königsberg i. Pr.	—	1
„ Magdeburg	—	1
Königlich Württembergische Staatseisenbahnen	—	2
wie vor	5	25

Bei den Betriebsunfällen wurden
29 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
98 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.785 km . . . . . 189 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . . . 8 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	195	145
bei den Privatbahnen	256	126

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
der Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Essen a. Ruhr, die Main-Neckar-Eisenbahn und die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen,
bei den Privatbahnen
die Lübeck-Büchener Eisenbahn,
die Stargard-Küstriner Eisenbahn und
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft in Bromberg beabsichtigt, eine Kleinbahn mit 0·75 m Spurweite von Friedland in Ostpreussen nach Tapiau herzustellen.

Der Kreis Jüterbog-Luckenwalde plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Jüterbog nach Dahme.

Von der Elektricitätsgesellschaft, vorm. Schuckert & Co., in Nürnberg wird die Herstellung einer elektrisch zu betreibenden Schwebebahn für den Personenverkehr von Barmen über Elberfeld nach Vohwinkel geplant.

Zwischen dem Besitzer der Herrschaft Lindenwald und der Firma Lenz & Co. in Stettin wurde ein Vertrag behufs Herstellung einer Kleinbahnverbindung zwischen Lindenwald und Bachwitz im Bromberger Kreise abgeschlossen. Die Firma Lenz & Co.

wird entweder die fragliche Bahn selbst oder durch die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft zu Bromberg bauen lassen. Der erforderliche Grund und Boden wird kosten- und lastenfrei zur Verfügung gestellt. Nach beendeter Fertigstellung der Bahnanlagen soll der Betrieb nach denselben Grundsätzen und Tarifen wie auf den anschliessenden Kleinbahnnetzen eingerichtet und dabei auf thunlichste Ausgleichung der Umwege Bedacht genommen werden. Innerhalb sechs Monaten muss die Bahn betriebsfähig hergestellt werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Gesammtzahl der Kleinbahnen am 31. März 1896.) Die Gesammtzahl der in Preussen am 31. März 1896 vorhandenen oder bis dahin genehmigten Kleinbahnen (selbstständige Unternehmungen) stellt sich nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen" auf 167 (bis zum 30. September 1895 150). Es entfallen auf die Provinzen (nach der Zahl der Bahnen geordnet): Rheinprovinz 41 (bisher 34), Brandenburg, Pommern und Sachsen je 17 (je 16), Hessen-Nassau 16 (15), Schleswig-Holstein 12 (12), Schlesien 10 (8), Westphalen 9 (7), Posen und Hannover je 7 (je 7), Berlin (Geschäftsbezirk des Polizeipräsidenten) 6 (5), Westpreussen 5 (4) und Ostpreussen 3 (3). Die stärkste Vermehrung der Kleinbahnen in der Zeit vom 1. October 1895 bis 31. März 1896 hat demnach in der Rheinprovinz (von 34 auf 41) stattgefunden; es folgen die Provinzen Schlesien und Westphalen je mit einer Vermehrung von zwei Bahnen, Berlin und die Provinzen Westpreussen, Brandenburg, Pommern, Sachsen und Hessen-Nassau je mit einer solchen von einer Bahn. In den Regierungsbezirken Gumbinnen, Osnabrück, Münster und Sigmaringen sind Kleinbahnen noch nicht vorhanden oder genehmigt. In der Gesammtzahl von 167 Kleinbahnen sind 103 (bisher 83) auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 genehmigte enthalten; sie vertheilen sich auf die Rheinprovinz mit 25 (17 + 1), die Provinz Pommern mit 16 (15), Brandenburg mit 10 (9), Westphalen mit 9 (7), die Provinz Sachsen mit 8 (7), Schlesien und Schleswig-Holstein mit je 7 (5, 7), die Provinz Posen mit 6 (4 + 2), Berlin mit 5 (4), die Provinzen Hessen-Nassau mit 4 (3), Hannover mit 3 (3), Ostpreussen mit 2 (2) und Westpreussen mit 1 (0). Ausgeführt sind 54, noch in der Ausführung begriffen 49 Kleinbahnen. Betriebszweck ist bei 60 der Personen- und Güterverkehr, bei 37 der Personen- und bei 6 der Güterverkehr. 39 Bahnen besitzen oder erhalten volle Spurweite, 38 eine Spurweite von 1 m, 11 von 0·750 m, 7 von 0·600 m und 8 eine von den allgemein zugelassenen Spurweiten abweichende oder gemischte. Die Betriebsmittel bestehen oder sollen bestehen bei 67 Bahnen in Locomotiven, bei 23 in elektrischen Maschinen, bei 11 in Pferden und bei 2 theils in Pferden, theils in elektrischen Maschinen.

— (Einrichtung einer Güternebenstelle in Bad Landeck.) Am 20. Juli wurde in Bad Landeck eine Güternebenstelle eingerichtet. Derselben liegt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern ob, welche mit der Eisenbahn über Glatz ein- oder ausgehen. Soweit betreffs der Abfuhr in Glatz angekommener Eil- oder Frachtstückgüter von den Empfängern nicht anderweite Verfügung getroffen ist, werden diese dem Adressaten bahnamtlich für die vertragsmässig vereinbarten Rollgebühren zugeführt. Ausgeschlossen von der Annahme sind folgende Güter: die in Gemässheit des § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter; Stückgüter im Einzelgewichte von mehr als 500 kg; solche Stückgüter, welche sich zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen wegen ihrer Form und sonstigen Beschaffenheit nicht eignen; lebende Thiere (zugelassen sind solche in Käfigen, Kisten, Körben etc. bei Aufgabe als Stückgut). Als Lieferfrist im Verkehre mit der Güternebenstelle gelten die nach den reglementarischen Bestimmungen sich für Glatz ergebenden Zeiten unter Zurechnung einer Zuschlagsfrist von zwei Tagen.

— (Aenderung von Stationenamen und Abfertigung von Gütern nach den Rostocker Bahnhöfen.) Am 1. October erhielt der bisherige Lloydbahnhof in Rostock die Benennung „Centralbahnhof". Auf demselben gelangt alsdann der gesammte Personen- und Gepäckverkehr zur Abfertigung, so dass auf dem Friedrich Franz-Bahnhofe nur noch eine Personen- und Gepäcksabfertigung für die der kgl. Eisenbahn-Direction in Stettin unterstehende Rostock-Stralsunder Linie verbleibt.

Für den Güter- u. s. w. Verkehr bestehen in Rostock demnächst die drei räumlich getrennten Verkehrsstellen:

1. Rostock F. F. (Friedrich Franz-Bahnhof) für den unbeschränkten Güter- u. s. w. Verkehr:
2. Rostock Centralbahnhof für mit Personenzügen zu befördernde Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, für alle Eilgüter und eilgutmässig zu befördernden Güter und für solche Frachtgüter, welche von dem städtischen Schlachthofe, sowie von Lagerplätzen und Speichern am Centralbahnhofe herrühren oder dahin bestimmt sind;
3. Rostock Hafen für Frachtstückgüter und Wagenladungsgüter.

Sendungen nach Rostock ohne Bahnhofsbezeichnung sind abzufertigen:

a) mit Personenzügen zu befördernde Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge, sowie alle Eilgüter und eilgutmässig zu befördernden Güter
auf Rostock Centralbahnhof,
bei Leitung über Stralsund jedoch
auf Rostock F. F.,
b) alle übrigen Sendungen
auf Rostock F. F.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Die Stationen Cosel-Kandrzin, bezw. Cosel-Stadt der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz erhielten vom 1. October ab die Namen Kandrzin, bezw. Cosel.

Italien. (Eisenbahn-Untersuchungscommission im Senate.) Das Centralbureau des Senates hat den Antrag auf Errichtung einer Eisenbahn-Untersuchungscommission im Senate verworfen und als Referenten in Eisenbahn-Angelegenheiten den Senator Brioschi designirt.

— (Schlafwagendienst zwischen Neapel und Sant' Eufemia.) Die Mittelmeerbahn hat im Einvernehmen mit der Schlafwagen-Gesellschaft nachstehende Preise für die Benützung des Schlafwagens festgesetzt:

Neapel—Battipaglia oder umgegehrt . . . . 5 L.
Neapel—Sant' Eufemia oder umgekehrt . . . 12 L.

— (Steuern für Tramway-Unternehmungen und Eisenbahnen.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten über Vorstellungen Seitens des Vereines der Tramway-Unternehmungen die Einführung der staatlichen Steuer für Transporte auf Dampftramways — mit Ausnahme der urbanen und suburbanen — verschoben. Diese Entschliessung erfolgte, um nicht die Einstellung des Betriebes auf mehreren Tramwaylinien herbeizuführen, welche diese neue Last nicht hätten tragen können.

— (Elektrische Linien in Rom.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat seine Zustimmung ertheilt, dass der römischen Gesellschaft für Tramways und Omnibusse die Bewilligung ertheilt werde, auf nachstehenden Linien den Pferdebetrieb durch elektrischen Betrieb zu ersetzen:

1. vom Largo di Sant' Eufemia (Präfectur) bis zur Basilica S. Paolo;
2. von der Ankunftsseite der Station Termini bis zum gesellschaftlichen Verwaltungsgebäude bei Porta Maggiori.

— (Elektrische Eisenbahn Pont S. Martin zur Eisenbahnstation gleichen Namens der Linie Ivrea—Aosta.) Nach erfolgtem übereinstimmenden günstigen Gutachten des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten und des Oberen Comité der Eisenbahnen wurde von der Regierung die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer elektrischen Linie Pont S. Martin — Station S. Martin der Linie Ivrea—Aosta ertheilt.

— (Stellvertretung in der Firma für den General-Director der Mittelmeerbahn.) Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes der Gesellschaft der Mittelmeerbahn wurde festgesetzt, dass im Falle gleichzeitiger Abwesenheit oder Verhinderung des General-Directors und des Vice-General-Directors die Unterfertigung dem Director für Bau und Bahnerhaltung, Ingenieur Commendatore Giuseppe Oliva zu übertragen sei.

— (Sicilische Eisenbahn: Vom rollenden Materiale zurückgelegte Kilometer.) Im ersten Trimester 1896 wurden vom rollenden Materiale der sicilischen Eisenbahn zurückgelegt:

	Kilometer
1. Locomotiven	892.231
2. Personenwagen	2,681.970
3. Gepäckswagen	817.462
4. Frachtwagen	4,346.535
5. Frachtwagen im Gemeinschaftsdienste	21 895

— (Sicilische Eisenbahnen: Gemeinschaftsverkehr mit den Sardischen Eisenbahnen.) Die Verwaltung der Sicilischen Eisenbahnen hat zum Zwecke der Erleichterung und Vereinfachung des Schiffahrts- und Eisenbahn-

verkehres mit Sardinien die Zulassung sämmtlicher Stationen zum Gemeinschaftsdienste mit den Sardischen Eisenbahnen ausgesprochen und überdies auch directe Fahrkarten für die Fahrt von Messina und Catania nach Sardinien eingeführt.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) Die Einnahmen des sicilischen Netzes betrugen in der Zeitperiode vom 1. Juli 1895 bis 10. Juni 1896 9,562436 L., d. i. um 563.266 L. mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Vom 1. Jänner bis zum 30. Mai 1896 hat das adriatische Netz eine Einnahme von 41,665.959·57 L., um 559.831·87 L. mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres, erzielt.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) In der Zeit vom 1. Juli 1895 bis 20. Juni 1896 betrugen die Einnahmen des Mittelmeernetzes 123,674.310·12 L., was eine Zunahme gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres von 6,627.123·56 L bedeutet.

— (Einnahmen der Secundärbahnen in den ersten 11 Monaten des laufenden Betriebsjahres.)

Linienbezeichnung		1895–96	1894–95	Differenz
Turin-Rivoli	L.	132.008	135.462	— 3.454
Basaluzzo-Frugarolo	„	8.280	8.233	+ 47
Turin-Ciriè-Lanzo	„	504.336	486.197	+ 18.139
Biellesische Localbahnen	„	186.003	170.699	+ 15.304
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	285.959	282.112	+ 3.847
Eisenbahn Reggio Emilia	„	251.043	206.042	+ 45.001
Lugano-Eisenbahn und Schifffahrt	„	71.820	69.207	+ 2.613
Sardische Secundärbahnen	„	697.867	666.880	+ 30·987
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	„	373.547	357.643	+ 15.904
Santhià-Biella	„	612.218	617 222	— 5.004
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	245.956	264.156	— 18 200
Bergamo-Ponte della Selva	„	311.172	256.043	+ 55.129
Nord-Mailand	„	2.281.194	2,141.775	+ 139.419
Novara-Seregno	„	483.010	443.181	+ 39.829
Suzzara-Ferrara	„	270.866	251.747	+ 19.119
Arezzo-Stia	„	117.500	123.023	— 5.523
Padua-Montebelluna	„	136.500	139.244	— 2.744
Cividale-Portogruaro	„	219.700	235 366	— 15.666
Bologna—Massa-Lombarda	„	256.000	252.022	+ 3.978
Conegliano-Vittorio	„	75.000	77.045	— 2 045
Parma-Suzzara	„	143.600	140.673	+ 2.927
Torre-Arsiero	„	144.720	151.095	— 6.375
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	668.200	677.586	— 9.386
Vicenza-Schio	„	340.000	335 873	+ 4.127
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	1,499.019	1,447.649	+ 51.370

Frankreich. (Betriebseröffnung.) Die Westbahn hat am 1. Juli den Anschluss vom Bahnhof Evreux-Ouest an die Linie Evreux—Elbeuf, sowie an den Bahnhof Evreux-Stadt (2·879 km) unter Umwandlung des Bahnhofes Evreux-Stadt zum ausschliesslichen Güterverkehr eröffnet.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Eisenbahnprojecten.) Als gemeinnützig sind folgende Eisenbahnprojecte erklärt worden:

1. die im Rhônedepartement mit 1 m Spurweite herzustellenden Localbahnen: a) Villefranche-Tarare nebst Anschlüssen an den Saônehafen Frans, sowie an die Bahnhöfe Villefranche, Tarare und Bois d'Oingt Legny der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, b) Villefranche-Beaujeu-Monsol nebst Anschluss an den Bahnhof Beaujeu der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn;
2. die vom Vogesendepartement am 8. Juni 1895 an Henri Gutton concessionirte, für Personen- und Packetverkehr bestimmte elektrische Strassenbahn Gerardmer-Retournemer;
3. die Verlängerung der Linie Epinac—Velars bis Dijon, die unter den Bedingungen des Vertrages vom 26. Mai und 9. Juli 1883 (genehmigt durch Gesetz vom 9. November 1883) der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch Gesetz vom 2. August 1886 endgiltig concessionirt wurde;
4. die der Société des chemins de fer économiques du Nord vom Norddepartement concessionirte, mit 1 m Spurweite herzustellende Localbahn Loureches-Cambrai, welche die Orte Mastaing, Bouchain, Marquette, Wames au Bac, Thun l'Evêque, Eswars, Ramilies und Morenchies berührt und in den beiden Endpunkten Anschluss an die Nordbahn erhalten soll;
5. die vom Rhônedepartement der Société anonyme des tramways de Lyon à Ecully concessionirten, für Personen-, Gepäck- und Packetverkehr bestimmten und mit 1 m Spurweite herzustellenden elektrischen Strassenbahnen: a) von Lyon (Vaisequai) nach Ecully (Platz der Mairie), b) von Pont d'Ecully nach Trois Renards (Gemeinde Tamis la Demi-Lune), ferner
6. die der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch Vertrag vom 29. Juni 1893 (genehmigt durch Gesetz vom 10. August 1893) unter Vorbehalt concessionirte Strecke Vaison—Buis les Baronnies von der Eisenbahn Orange-le Buis les Baronnies.

— (Local- und Strassenbahnen im Jahre 1895.) Ende 1895 waren in Frankreich 23 Localbahnen mit Zinsengewähr, welche 2619 km Länge, also 137 km mehr als 1894, hatten; sie haben 194,505.931 Frcs. gekostet und ergaben eine Betriebseinnahme von 8,822.652 Frcs., sowie einen Reinertrag von 704.382 Frcs., also 278 Frcs. für 1 km (43 Frcs. mehr als 1894). Die 41 nicht gewährleisteten Localbahnen hatten wie im Vorjahre 1280 km im Betriebe; sie kosteten 168,527.379 Frcs. und brachten eine Betriebseinnahme von 6,748.718 Frcs., sowie einen Reinertrag von 3,160.141 Frcs. oder 2510 (+ 340) Frcs. für 1 km.

Die 21 gewährleisteten Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr hatten 1082 (+ 229) km Ausdehnung; sie haben 52,427.381 Frcs. gekostet und ergaben 2,659.494 Frcs. Betriebseinnahme und 130.303 Frcs., also 141 (— 39) Frcs. für 1 km Reinertrag. Die 21 nicht gewährleisteten Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr bildeten ein Netz von 257 (+ 31) Kilometer; sie haben 28,822.367 Frcs. gekostet und ergaben 3,694.644 Frcs. Betriebs- und 1,216.982 Frcs. Reineinnahme, also 4927 (— 840) Frcs. für 1 km. Die 17 Strassenbahnen für Personen-, Gepäck- und Packetverkehr hatten 135 (+ 13) km Ausdehnung; ihre Anlagekosten beliefen sich auf 21,137.974 Frcs., ihre Betriebseinnahmen auf 2,740.106 Frcs. und ihr Reinertrag auf 579.136 Frcs. oder 4633 (+ 31) Frcs. für 1 km. Die Strassenbahnen für Personenverkehr in Paris und im Seinedepartement (339 km) kosteten 81,716.221 Frcs. und ergaben 25,618.139 Frcs. Betriebs-, sowie 2,209.290 Frcs. Reineinnahmen, also 6538 (— 1288) Frcs. für 1 km. Endlich die 25 anderen Strassenbahnen für Personenverkehr hatten eine Ausdehnung von 452 (+ 33) km: ihre Anlagekosten betrugen 72,652.261 Frcs., ihre Betriebseinnahmen 17,882.795 Frcs. und ihr Reinertrag 4,367.095 Francs oder 9970 (+ 1327) Frcs. für 1 km. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Belgien. (Eröffnung neuer Bahnstrecken.) Die Staatsbahn hat am 27. Juli die Strecke Gendron Celles—Anseremme dem Betriebe übergeben; die neue Station Anseremme ist für den Verkehr von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgut, Pferden, Vieh und Fahrzeugen eröffnet; die Nationale Nebenbahngesellschaft hat am 10. Juni die Linie Brasschaet—Brecht (10·19 km) und die Brüsseler Strassenbahn am 15. August die elektrische Linie mit oberirdischer Stromzuführung vom Halthor in Brüssel nach Uccle dem Verkehre übergeben.

— (Freie Eisenbahnfahrt für Wähler.) Eine kgl. Verordnung vom 24. Juni bestimmt Folgendes:

Art. 1. Die Freifahrt in III. Classe mit gewöhnlichen Zügen ist anwendbar auf die allgemeinen, Provinzial- und Gemeindewähler

a) die nicht mehr ihren Wohnsitz in der Gemeinde haben, wo sie abzustimmen haben,
b) die zwei Wohnsitze haben und sich zur Abstimmung von einem zum anderen begeben müssen,
c) die als Arbeiter ihre Arbeitsstätten in anderen Gemeinden des In- oder Auslandes haben.

Art. 2. Um die freie Fahrt zu erhalten, müssen die Wähler der Abfahrtsstation einen Schein, der ihrer Wahleinladung beigefügt ist, übergeben und ihre Wahleinladung vorzeigen.

Die ministerielle Ausführungsverordnung hiezu bestimmt Folgendes:

Art. 1. Für den obgenannten Schein wird den Wählern unentgeltlich eine einfache Fahrkarte III. Classe für gewöhnliche Züge, die auch für die Rückfahrt giltig gemacht wird, ausgestellt. Diese Fahrkarte kann bereits am Tage vor der Abstimmung verlangt werden und ist für die Rückfahrt bis Mitternacht des auf die Wahl folgenden Tages giltig. Die Wähler müssen ihre Wahleinladung, sowie ihre Fahrkarte auf jede Aufforderung der Bahnbeamten vorzeigen.

Art. 2. Um in einem Schnellzuge oder in einem Wagen I. oder II. Classe Platz zu nehmen, müssen die im Besitze von Freifahrtscheinen befindlichen Wähler den gleichen Zuschlag entrichten wie Reisende, die mit Fahrkarten III. Classe für Personenzüge zum gewöhnlichen Preise versehen sind.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Herbstfahrplan, giltig ab 1. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1896.) Laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 16. September tritt ab 1. October der Herbstfahrplan der Personenschiffe auf allen Linien in Kraft.

Auf der oberen Donaustrecke werden Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein und zwischen Melk—Krems unterhalten.

Die täglichen Personenfahrten zwischen Wien und Pressburg finden bis incl. 14. October ab Wien und 15. October ab Pressburg statt.

Die Fahrten zwischen Wien und Budapest werden bis auf Weiteres täglich fortgeführt.

Ab 1. October finden zwischen Budapest—Mohacs tägliche Personenschiffahrten statt, ab Budapest werden ferner wöchentlich zweimal, und zwar jeden Dienstag und Samstag um 10 Uhr Vormittags nach Semlin—Belgrad—Orsova, ebenso in umgekehrter Richtung, und zwar ab Orsova jeden Samstag und Mittwoch, 5 Uhr Früh, unterhalten.

Von Turn-Severin bis Galatz finden wöchentlich drei directe Postschiffahrten unter Berührung sämmtlicher bulgarischer und rumänischer Stationen in beiden Richtungen statt. Abfahrt von Turn-Severin jeden Sonntag, Dienstag und Freitag um 5 Uhr Früh, Rückfahrt von Galatz jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 8 Uhr Früh.

Zwischen Widdin—Silistria verkehrt ein Personendampfer zweimal wöchentlich. Abfahrt von Widdin jeden Montag und Donnerstag 4 Uhr Früh, Rückfahrt ab Silistria jeden Dienstag und Freitag 12 Uhr Mittags.

Zwischen Galatz und Tultscha und umgekehrt findet täglich, mit Ausnahme von Samstag, eine Verbindung statt. Abfahrt ab Galatz 7 Uhr Früh, Rückfahrt ab Tultscha 12 Uhr 30 Minuten Nachmittags.

Ab Galatz nach Odessa und Batum finden regelmässige Verbindungen im Personen- und Frachtenverkehre durch die Dampfer des Oesterr. Lloyd statt. (Mit Beginn des Herbstfahrplanes werden in der Thalfahrt keine directen Karten über Orsova, in der Bergfahrt keine Karten über Turn-Severin ausgegeben.)

Auf der Theiss im gemischten Dienste werden bei günstigem Wasserstande zwei Personenschiffahrten per Woche zwischen Szegedin—Semlin aufrecht erhalten.

Auf der Save finden im gemischten Dienste bei günstigem Wasserstande vier Personenfahrten in der Woche zwischen Schabatz—Belgrad unter Berührung der Stationen Unka, Ostruschnika, Obrenovatz statt, und zwar ab Schabatz jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag und Sonntag 7 Uhr Früh, ab Belgrad jeden Montag, Mittwoch, Freitag und Samstag 7 Uhr Früh.

Längs des serbischen Donauufers finden ab Belgrad nach Orsova jeden Montag und Donnerstag um 5 Uhr 30 Minuten Früh (Postschiff mit Berührung der Stationen Pancsova (Vorcontumaz), Semendria, Kubin, Dubrovica, Báziás, Gradiste, Moldova, Golubac, Drencova und Milanovac) statt. Erste Fahrt 5. October. Desgleichen ab Orsova nach Belgrad jeden Mittwoch und Samstag um 5 Uhr Früh.

Ab Belgrad nach Dubrovica werden im gemischten Dienste täglich Personenfahrten unterhalten (unter Berührung der Stationen Ritopek, Grocka und Semendria), desgleichen in umgekehrter Richtung.

Ausserdem werden tägliche Localfahrten im Budapester Rayon zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und Silistria—Calarasch unterhalten.

— (Wien-Budapester Postschiffahrten.) Die Wien-Budapester Postschiffahrten erfreuen sich noch eines lebhaften Zuspruches. Demzufolge werden diese täglichen Personenschiffe bis incl. 10. October ab Wien unterhalten. Die Abfahrt von Wien-Weissgärber und -Praterquai erfolgt täglich um 7 Uhr Früh mit Ankunft in Budapest nach 7 Uhr Abends. Letzte Thalfahrt ab Wien 10. October. Die Bergfahrt von Budapest erfolgt täglich um 6 Uhr Abends mit letzter Fahrt für diese Saison am 8. October. Die Wien-Weissgärber—Pressburger Localschiffahrten werden bis zum 15. October aufrechterhalten. Abfahrt Wien-Weissgärber täglich 4 Uhr Nachmittags.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis 8. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

2. October, nm 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Delfino", Capitän Babarovich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffnng in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo nnd anf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Dannbio", Capitän F. Tosoni,
mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Metkovich. Ueberschiffnng in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien).

6. „ nm 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffnng in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

7. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Tritone", Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opns und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ nm ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Blaffer,
mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

2. October, Dampfer „Carlotta", Capitän C. Zalampich,
5. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Martinolich,
7. „ Dampfer „Carlotta", Capitän C. Zalampich,
} nm Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

4. October, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Berenice", Capitän R. Colledani,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytileue.

4. „ nm 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

7. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis,
mit Berübrung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

7. „ um 4 Uhr Nachmittags (Alexandrien über Fiume),
Dampfer „Helios", Capitän T. Androvich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien. Ueberschiffnng in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Calfa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca Limassol und Rhodus.

8. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa),
Dampfer „Elektra", Capitän G. Verona,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessallen und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, nm Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän G. Costanzo,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Brasilianischer Dienst.

31. October, Dampfer „Berenice", Capitän G. Brazzanovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Oberkauffung—Merzdorf (14·520 km) und Sorau—Benau (12·7 km) des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, welche am 15. August, bezw 1. September 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen:

1. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 31 (kgl. Eisenbahndirection zu Altona);
2. je der II. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 3 (grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen), Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen) und Nr. 35 (kgl. Eisenbahndirectionen zu Bromberg, Danzig und Königsberg);
3. Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahndirectionen zu Breslau, Kattowitz und Posen);
4. Nachtrag XV zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate September 1896.

Artikel	Lager am 1. Septbr.	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Septbr.
	Metercentner			
Weizen	1198	303	352	1149
Roggen	200	—	—	200
Gerste	608	—	2	606
Hafer	1533	656	1078	1111
Malz	977	613	458	1132
Mais	2889	791	997	2683
Diverse	1326	3411	3130	1607
Total	8731	5774	6017	8488

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	September 1896				September 1895			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	300.872	391.967	312.477	380.362	208.201	295.770	212.644	291.327
Darunter:								
Weizen	17.777	71.723	44.234	45.266	28.930	129.160	70.045	88 045
Roggen	9.787	55.783	42.982	22.588	50.615	40.899	46.441	45.073
Gerste	46.061	91.981	52.921	85.121	11.094	44.291	25.756	29.629
Hafer	1.995	44.211	25.264	20.942	6.936	33.511	15.630	24.817
Mais	138.027	103.050	114.457	126.620	44.458	5.517	28.786	21.189
Hirse	755	497	413	839	697	413	756	354
Bohnen	2.323	7.832	6.826	3.329	632	10.902	9.655	1.879
Erbsen	364	767	203	928	465	—	210	255
Malz	1.641	295	360	1.576	2.766	301	2.282	785
Raps	33.345	5.435	6.714	32.066	27.182	20.273	1.640	45.815
Hanfsamen	230	—	194	36	—	—	—	—
Wicken	1.231	—	—	1.231	537	82	43	576
Mehl	5.476	1.573	2.285	4.764	5.309	2.427	3.535	4.201
Kleie	823	1.302	658	1.467	1.213	880	287	1.806
	259.835	384.449	297.511	346.773	180.834	288.656	205.066	264.424
Spiritus	1.192	—	—	1.192	2.049	—	—	2.049
Zucker	18.762	403	7.624	11.541	6.102	28	2.420	3.710
Wein	3.207	436	1.330	2.313	1.469	1.727	595	2.601
Oele und Fette	2.984	638	301	3.321	2.099	621	771	1.949
Sonstige Waaren	14.892	6.041	5.711	15.222	15.648	4.738	3.792	16.594
Mittlere Tagesbewegung	27.094 Meter-Centner				15.406 Meter-Centner			
Versicherungswerth fl.	3.000.520	1,981.830	1,561.420	3,420.930	2,102.685	1,737.830	1,105.785	2,734.730

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine Stück	87	62	28	121	66	24	23	67
Versicherungswerth fl.	139.390·—	229.250·—	88.530·—	280.110·—	297.720·—	195.500·—	214.550 —	278.670·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	7	14	7	14	—	6	—	6
Versicherungswerth fl.	23.100·—	14.600·—	23.100·—	14.600·—	—	41.800·—	—	41.800·—
Lombardbetrag fl.	11.280·—	7.000·—	11.280·—	7.000·—	—	27.850·—	—	27.850·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und Schlesien) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien in Mähren und Niederösterreich) in Kraft.

Insoweit durch diesen Tarif Frachtsatzerhöhungen eintreten, bleiben die derzeit giltigen Frachtsätze noch bis 15. November 1896 in Wirksamkeit.

Gleichzeitig gelangt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1892 nebst den zu demselben erschienenen Nachträgen I—V zur Aufhebung.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 120 Heller oder 100 Pfennige pro Stück erhältlich.

Wien, am 3. October 1896. [725]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch und Frankfurt a. M.-Sächsischer Verband.

Einführung des Theiles II, Heft 1 und 2.

Mit 20. October 1896 gelangen zum Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarif die Tarifhefte 1 und 2 zur Einführung. Dieselben enthalten directe Frachtsätze im Verkehre mit der diesseitigen Station Reichenberg einerseits und Stationen der Directionsbezirke Elberfeld, Essen, Köln, Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken andererseits.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction und sind zum Preise von Mark 1·00, resp. Mark 1·40 bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 2. October 1896. [726]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 20. October 1896 tritt zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag II in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind zum Preise von Mark 0·10 bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 2. October 1896. [727]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Borstenviehverkehr ab Steinfeld nach böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen.

Einführung eines neuen Specialtarifes.

Mit 1. December 1896 tritt ein neuer Specialtarif für den Frachtguttransport von Borstenvieh von Steinfeld, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, nach böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen in Wirksamkeit.

Dieser Tarif enthält:

I. Vorwort.
II. Specielle Bestimmungen.
III. Ueberfuhrsgebühren von Steinfeld nach Wr. Neustadt.
IV. Fahrgebühren für Thierbegleiter.
V. Tariftabellen.
VI. Instradirungsvorschrift.

Der Specialtarif für Borstenvieh von Steinfeld nach böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen, giltig vom 1. November 1894, tritt mit Ende November 1896 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können ab 16. November 1896 bei den Verbandsverwaltungen, sowie am Wiener Südbahnhofe (commercielle Direction) zum Preise von 50 Heller bezogen werden.

Wien, am 2. October 1896. [728]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. September 1896. (Frachtsätze für Wildpretsendungen.) Die Frachtsätze für Eger des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Lebensmittel in Eilfracht gelten mit einem Zuschlage von 490 Centimes für 100 kg auch für Wildpretsendungen, welche auf Verlangen des Absenders von Schwandorf bis München C.-B. mit Schnellzug befördert werden.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Einführung des Nachtrages III.) Am 1. October 1896 gelangte der Nachtrag III zum obbezeichneten Kilometerzeiger zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Berichtigungen im Kilometerzeiger und im Nachtrag II.
II. Vorbemerkung zum Kilometerzeiger.
III. Kilometerzeiger für die Haltestelle Perkam, sowie geänderte Entfernungen für die Stationen Amselfing, Eggmühl, Endsee, Ergoldsbach, Geiselhöring, Kläham, Laberweinting, Mallersdorf, Moosham, Neufahrn b. Erg, Niederlindhart, Radldorf, Sallach, Steinrain, Strasskirchen, Straubing, Sünching und Taimering.
IV. Entfernungen für die Stationen Amselfing, Moosham, Perkam, Radldorf, Strasskirchen, Straubing, Sünching und Taimering für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr nach und von München C.-B., sofern letzterer mit Personenzügen befördert wird.
V. Tabelle zur Ermittlung der Entfernungen für den die Station München C.-B. transitirenden Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr.
VI. Vom Hauptkilometerzeiger abweichende Entfernungen für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr, sofern letzterer mit Personenzügen befördert wird.

Dieser Nachtrag kann um den Preis von 30 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Güterabfertigung im Verkehre mit der Localbahnstrecke Steinburg—Konzell.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im November 1896 zur Eröffnung kommenden Localbahntheilstrecke Steinburg—Konzell mit den bayerischen Privatbahnen, dann mit den sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Straubing nach der für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Kilometer	Es gelten zwischen Straubing und	nachstehende Transitfrachtsätze für 100 kg in Mark										
		Stückgut			Wagenladungen							
					Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarif				Ausnahmetarif für	
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	A¹	B	A²	I	II	III*	Holz des Specialtarifes II	Stammholz
25	Mitterfels	0·67	0·38	0·38	0·23	0·21	0·19	0·17	0·15	0·13	0·14	0·13
28	Haselbach	0·74	0·41	0·41	0·25	0·23	0·20	0·19	0·16	0·14	0·14	0·14
32	Haibach	0·82	0·45	0·45	0·27	0·25	0·22	0·20	0·17	0·15	0·16	0·15
35	Konzell	0·89	0·49	0·49	0·29	0·27	0·24	0·22	0·18	0·15	0·17	0·15

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Straubing—Mitterfels Specialtarif III: 0·07
„ —Haselbach Specialtarif III: 0·08
„ —Haibach Specialtarif III: 0·09
„ —Konzell Specialtarif III: 0·09

Mark für 100 kg.

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausgabe besonderer Fahrkarten aus Anlass des Central-Landwirthschaftsfestes in München.) Für die zum Central-Landwirthschaftsfeste nach München mit den hiefür bestimmten Zügen reisenden Fahrgäste, ferner für jene Personen, welche sich bei der Abgangsstation als Delegirte des Kreiscomité des landwirthschaftlichen Vereines, als Preisrichter oder als Besitzer von Preisthieren ausweisen und deshalb genöthigt sind, sich früher als mit den für die übrigen Besucher des Festes bestimmten Bahnzügen nach München zu begeben, werden wie in den Vorjahren einfache Fahrkarten nach München Central-, Ost- und Südbahnhof abgegeben, welchen auf der Rückseite Zettel mit nachstehendem Aufdruck aufgeklebt werden:

Nicht übertragbar.

Giltig zur Rückfahrt mit gewöhnlichen Personenzügen bis 12. October einschl.

Bei Benützung von Schnellzügen auf der Rückreise sind die nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung (Heft A, § 14, Zusatzbest. 1) erforderlichen Zusatzfahrkarten zu lösen.

Im Uebrigen wird auf das Plakat verwiesen.

Hannover-Bayerischer Tarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893. (Ausdehnung der Befugnisse der Gütcrabfertigungsstelle Bremen [Freibezirk].) Die Befugnisse der Güterabfertigungsstelle Bremen (Freibezirk) sind vom 1. August ab auf die Abfertigung ankommender und abgehender Eilgüter ausgedehnt worden. Die bezügliche einschränkende Bestimmung auf Seite 30 unter III. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen bei 2. Bremen ist daher zu streichen.

Im Verkehre mit Bremen (Freibezirk) kommen die gleichen Eilgutfrachtsätze wie im Verkehre mit Bremen (Hauptbahnhof) zur Anwendung.

Es wird jedoch zugleich darauf aufmerksam gemacht, dass Bremen (Hauptbahnhof) und Bremen (Freibezirk) zwei vollständig von einander getrennte Bahnhöfe mit selbstständigen Güterabfertigungsstellen sind. Es wird daher von den Versendern die Vorschrift eines bestimmten Bahnhofes in den Frachtbriefen, und zwar entweder „Bremen (Hauptbahnhof)“ oder „Bremen (Freibezirk)“ in jedem Falle verlangt und hienach die Kartirung vorgenommen werden, wobei bemerkt wird, dass die Abfertigung auf Bremen (Freibezirk) in der Regel nur für solche Sendungen in Frage kommt, welche zur Ausfuhr über See oder zur Lagerung im Zollauslande bestimmt sind.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. October trat für den Verkehr von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Bodenbach, Tetschen, Eger, Halbstadt, Kattowitz, Myslowitz, Oderberg, Oswięcim und Passau transito für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern und darüber hinaus ein neuer Tarif in Geltung, mit welchem der für diesen Verkehr bestehende Tarif vom 1. December 1891 nebst Nachträgen I—IV ausser Geltung gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem jetzt bestehenden Tarif die nachstehend aufgeführten Aenderungen wesentlicher Art:

1. Einführung einer II. Stückgutclasse für Güter der Specialtarife,
2. besonders ermässigte Ausnahmetarife für Baumwollwaaren und Garne von Rheinland-Westphalen, sowie für gebrannte Steine, Chamotten, Cement, Röhren u. s. w.,
3. Transitsätze nach Kattowitz, in welche Abfertigungsgebühren nicht eingerechnet sind,
4. ermässigte Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsclasse A 1.

Insoweit in dem neuen Tarif Frachtsätze für einzelne in den Tarif vom 1. December 1891 aufgenommen gewesene Stationen nicht enthalten sind und insoweit durch den neuen Tarif in Folge von Erhöhungen der Tarifentfernungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, bleiben die betreffenden Frachtsätze des Tarifes vom 1. December 1891 noch bis 1. November in Geltung.

Der neue Tarif und die gesondert zur Ausgabe gelangte allgemeine Kilometer-Tariftabelle zu demselben sind zum Preise von je 0·40 Mk. das Stück bei den Verbandsverwaltungen und durch Vermittlung der betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu beziehen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Wolkenstein in den Ausnahmetarif 7.) Mit Giltigkeit vom 1. October wurde die Station Wolkenstein der Sächsischen Staatseisenbahn in den Ausnahmetarif 7 (für Eisenerze zum Hochofenbetriebe) des oben bezeichneten Verbandes aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Ausfuhrtarif von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transito. (Bestimmungen über die Frachtberechnung bei verschiedenen Artikeln.) In Ergänzung der durch den III. Nachtrag zum Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo transito auf Seite 4 und 7 zu Nr. 4 und Seite 10 zu Nr. 5 mitgetheilten Anmerkungen über Frachtermässigungen für Eisen- u. s. w. Waaren auf den russischen Bahnen wird noch bekannt gegeben, dass russischerseits auch für Drahtseile (Taue) — Gruppe 33 — statt Diff. 41 die billigere Diff. 43, und für Salpetersäure, Salzsäure, Schwefel- und schweflige Säure — Gruppe 66 — bei Sendungen zu 5000 kg (305 Pud) statt Cl IV ebenfalls die billigere Diff. 43 bei der Frachtberechnung in Anwendung kommt. In gleicher Weise, wie durch den III. Nachtrag zu obigem Tarif bezüglich der Eisenwaaren u. s. w. geschehen, ist dieser auch für vorgenannte Artikel die Umkartirung auf der russischen Grenzstation billiger, als die directe deutsch-russische Abfertigung, und daher der letzteren vorzuziehen. Insoweit hiebei für die Frachtberechnung bis zur deutschen Grenzstation zwei Schnittpunkte der deutsch-russischen Tariftabelle in Frage kommen, ist für die Berechnung der deutschen Fracht bereits die neue Diff. 43 als massgebend anzusehen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gütertarif der Gruppe V.) Am 1. October kam der Nachtrag VI zum Heft 2 des oben bezeichneten Tarifes zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. eine Bestimmung über die Frachtberechnung für die Beförderung von Sendungen nach solchen Punkten der Bahn, für welche im Kilometerzeiger Entfernungen nicht enthalten sind;
2. neue Entfernungen für die Stationen Altenweddingen, Bahrendorf, Gross-Gräfendorf, Gross-Neuhausen, Lauchstädt, Milzau, Niedertrebra, Schafstädt, Schönau-Ernstroda, Schönefeld bei Leipzig, Schwaneberg und Welsleben;
3. anderweite, theils ermässigte, theils um 1 km erhöhte Entfernungen für die Station Friedrichroda (die erhöhten Entfernungen treten mit 1. November in Kraft);
4. anderweite ermässigte Entfernungen zwischen mehreren Stationen;
5. Ergänzung der Ausnahmetarife 4a) für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und 4b) für Mergel zum Düngen, sowie des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaumaterialien;
6. Berichtigungen des Haupttarifes und der Nachträge 1—5, insbesondere vom 1. November ab giltige erhöhte Entfernungen zwischen Blankenburg (Thür.) und Stadtsulza, sowie Finsterwalde und Georgenthal bei Gotha.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

— (Ausnahmetarif für Salzsäure.) Mit Giltigkeit vom 7. September ist im Gütertarif der Gruppe II (Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) ein Ausnahmetarif für Salzsäure in Wagenladungen von 10.000 kg von Saarau nach einer Anzahl oberschlesischer Stationen in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

— (Eröffnung des Haltepunktes Glatz Stadt für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. October wurde der Haltepunkt Glatz Stadt, zwischen Glatz und Nieder-Alt-Wilmsdorf, bezw Rengersdorf gelegen, für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet. In Glatz Stadt werden alle Züge mit Personenbeförderung der Strecken Glatz--Mittelwalde und Glatz—Rückers-Reinerz anhalten.

— (Frachtberechnung im Verkehre mit Pürbischau.) Am 15. September wurde die zwischen den Stationen Zedlitz und Gross-Totschen an der Strecke Hundsfeld—Trebnitz in Schles. gelegene Haltestelle Pürbischau für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen erfolgt im Gruppentarif II und in den Wechseltarifen mit der Gruppe II die Frachtberechnung auf Grund der Entfernungen, die sich unter Zuschlag von 3 km an die für Zedlitz bestehenden Entfernungen ergeben. Die Entfernung von Pürbischau nach Gross-Totschen und Zedlitz beträgt 3 km, nach Trebnitz i. Schles. 7 km. Sendungen nach der Haltestelle dürfen nur frankirt, von derselben nur unfrankirt zur Auflieferung gelangen.

Handausgabe
der
österreichischen Gesetze und Verordnungen.

I. Nachtrag zum Hefte 107
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, Z. 459/I (Vrdgs.-Bl. Nr. 82),
betreffend die
Berichterstattung über Tarif-Angelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transport-Bestimmungen.
Preis 4 kr. ö. W.

I. Nachtrag zum Hefte 108
Verordnung des Eisenbahnministeriums
vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114,
betreffend die
Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen der Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.
Preis 4 kr. ö. W.

Wien 1896.
Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien I., Wallfischgasse Nr. 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1531														
										Pfennige				
	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Pernhofen-Wulzesbofen	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897	Elbeunschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	—	237 *)	—	Im Kartirungswege		
					Aussig-Landungsplatz				—					
					Schönpriesen-Umschlag				—	232 *)	—			
					Dresden-Elbkai				—.	284	—			
					Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz				237	118 *)	119	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende November 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg
					Aussig-Landungsplatz									
					Schönpriesen-Umschlag				232	113 *)	119			
					Dresden-Eibkai				284	165	119			
1532										Kreuzer				
	Oesterr. Nordwestbahn		Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Vysočan Oe.N.W.B.	Melnik	Aufrechthaltung der für Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.	22·2	15·5	6·7	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Localbahn Melnik-Mseno als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1898	
				Iglau Oe.N.W.B.					62·3	43·6	18·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1533	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker (Position Z—8 laut Tarif-Theil I)	Brüx (A.T.E.)	Prag (Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, vom 1. November 1894	61 kr.	35 kr.	26 kr.	Im Kartirungswege		
1534	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Schiefer (exclus. Thonschiefer) ans Pos. 8—58 der Güter-classification des Tarif-Theiles I	Komotau D.B.B. transit	Komotau D.B.B. loco	Entrichtung der Gebühr für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 9. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	6 kr.	3 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1535	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	C z a r n a	Bisenz-Pisek Brünn Gänserndorf Göding Mähr.-Ostrau Napagedl Troppau Wischau Weisskirchen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 9. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	kr. 69 73 80 72 55 67 58 68 60	kr. 65 69 76 68 51 63 54 64 56	kr. 4 4 4 4 4 4 4 4 4	Im Kartirungswege		
1536	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Bier- und Malztrebermasse	P i l s e n	den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen: Burgfarrenbach Eltersdorf Hagenbüchach Langenzenn Raitersaich Reichelsdorf Rossstall Vach Zirndorf oder umgekehrt	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 16. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1894	Derzeiten bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·80 0·81 0·82 0·87 0·81 0·78 0·80 0·80 0·80			Im Kartirungswege		
1537	**Böhmischen Nordbahn**		Pflastersteine	Hainspach-Wölmsdorf	Böhm.-Leipa	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif	22·8 kr.	17·0 kr.	5·8 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1538	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Maria-Lanzendorf	Angern K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch den Versender bezw. Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarife	Besteht kein Frachtsatz	22·4		Im Kartirungswege		
				Traiskirchen						26·3				
			Zuckerrübenschnitze	Angern K.F.N.B.	Maria-Lanzendorf					17·6				
					Traiskirchen					21·5				
1539	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübenschnitze	Pottendorf-Landegg	Trumau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch den Versender bezw. Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarife	17·0	10·0	7·0	Im Kartirungswege		
1540	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Aszód	Gödöllö loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Heller 182	174	8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Gödöllö mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
				Dévény-Ujfalu					68	56	12			
				Fegyverneck					206	194	12			
				Kalocsa					208	198	10			
				Karczag					212	200	12			
				Kis Körös					204	192	12			
				Kisujszálläs					210	198	12			
				Kis Terenne					204	192	12			
				Kolozsvár					260	248	12			
				Kurtics					228	216	12			
				Mezö Kövesd					210	198	12			
				Mezö Tür					208	196	12			
				Monor					172	168	4			
				Nagy Bélicz					154	142	12			
				Nagy Maros					154	142	12			
				Pásztó					202	190	12			
				Pétervarad					238	226	12			
				Remete					244	232	12			
				Ruma					249	238	11			
				Sarkad					226	214	12			
				Szakálháza					238	226	12			
				Szatmár					246	234	12			
1541	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b	Grund-Georgenthal	Pirna	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a und b. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. October 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Besteben keine directen Frachtsätze	Pfge. Ausnahmetarif 6 a 43	6 b 38	Im Kartirungswege		
				Niedergrund						43	38			
				oder vice versa										

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lauteuden Aufnahmsscheine, welche spätesteus zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8		9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben		Bemerkungen
						von	nach			
45	Nr. 111 vom 29. September 1896	1505	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Landskron	In den Rubriken 10 und 11 soll es heissen:		
								10	11	
								Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	
								pro 100 kg		
								Heller		
								a) 82·2	10	
						b) M.-Ostrau		b) 81·4	10	

Die Erste Wiener Petroleum-Raffinerie und Fettwaaren-Fabrik

von **Gust. Wagenmann in Wien,** VI. Bez., Magdalenenstrasse 16

empfiehlt in bekannter bester Qualität folgende Specialitäten für Eisenbahnen:

Eisenbahnwaggons-Achsenöl, sehr fett, gut capillirend, für Sommerverbrauch . . . . fl. 8·50
" " " " " " Winterverbrauch . . . . fl. 9·—
Locomotivenöl, " " " " " Sommerverbrauch . . . . fl. 10·50
" " " " " Winterverbrauch . . . . fl. 11·—
Eisenbahnwaggons-Schmiere " Sommerverbrauch . . . . fl. 24·—
" " " Winterverbrauch . . . . fl. 23·—
Cylinderöl . . . . . fl. 22·— (525)
Cylinderschmiere . . . . . fl. 23·—
Conservirungsschmiere (Verhaufungspasta) . . . . . fl. 25·—
Spurfett in Stangen oder Platten . . . . . fl. 52·—

Petroleum, gefahrloses, Kaiseröl, Gasöl, Ligroine, Wiener Stearinkerzen, Austriakerzen, Paraffinkerzen zu billigsten Tagespreisen.

Böhler-Stahl,

Werkzeugstahl stets gleichmässig guter Qualität.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn an Rübbrennöl und entsäuertem Rübschmieröl für die Zeit bis Ende Juni, eventuell bis Ende December 1897 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die erstgenannte Zeitperiode auf ca. 16.000 kg Rübschmieröl und ca. 73.000 kg Rübbrennöl und für die letztgenannte Zeitperiode auf ca. 31.000 kg Rübschmieröl und ca. 156.000 kg Rübbrennöl.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. versehen ist, bis zum **20. October 1896, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directionsabtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen werden.

Wien, am 29. September 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Glessmanngasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt (526)

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien und Niederösterreich:

Carl Freytag, Wien, III., Marokkanergasse 1.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberban-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft in Wien.

(*Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000*)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau,
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze.
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (513)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

1889

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
k. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 115. **Wien, 8. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Reglement für das öffentliche Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum in Bubna.*)

§ 1.

Das öffentliche Lagerhaus in Bubna ist unter der Firma „Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum in Bubna“ handelsgerichtlich protokollirt.

§ 2.

Die Verwaltung des öffentlichen Lagerhauses in Bubna umfasst im Wesentlichen folgende Geschäfte:

1. Aus- und Einladung der zur Lagerung bestimmten Güter in die Lagerräume und aus denselben;
2. Einlagerung und Besorgung der mit den Lagergütern vorzunehmenden Manipulationen;
3. Ausführung der von den Auftraggebern getroffenen Versandt-Dispositionen;
4. die Besorgung der Versicherung der eingelagerten Güter gegen Feuersgefahr;
5. die Einhebung der auf den Waaren allenfalls haftenden Frachten, Zölle, Steuern, Gebühren, Lagerzinse, Spesen und sonstigen Lasten.

§ 3.

Die Verwaltung des Lagerhauses wird durch den hiezu bestellten Lagerhausverwalter besorgt, welchem das nöthige Beamten- und Dienstpersonale beigegeben ist.

Beschwerden über das Beamten- und Dienstpersonale sind an den Verwalter, Beschwerden über diesen an die Firma zu richten.

§ 4.

Zur Einlagerung in das Lagerhaus werden nur die im Lagerhaustarife angeführten Waaren und Producte übernommen. Ueber Producte und Waaren, welche im Lagerhaustarife nicht enthalten sind, ist ein besonderes Uebereinkommen mit der Lagerhausverwaltung zu treffen, durch welches besondere Uebereinkommen jedoch die Bestimmungen dieses Reglements über die Haftung, das Pfand- und Verkaufsrecht der Lagerhausunternehmung (§§ 15, 18 und 19 des Reglements) nicht abgeändert werden dürfen.

§ 5.

Die zur Einlagerung gelangenden Waaren müssen äusserlich gut beschaffen und, wenn sie verpackt sind, muss die Emballage haltbar und zweckmässig sein. Gegenstände von schlechter Beschaffenheit, in beschädigter, unhaltbarer Verpackung werden nur dann übernommen, wenn keine Besorgniss für deren Inhalt obwaltet oder wenn die Partei auf dem Frachtbriefe bestätigt, dass sie, unbeschadet der im § 14 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, normirten Haftung des Lagerhauses, die Einlagerung auf ihre Gefahr wünsche; in diesem Falle sind die Unterschriften der Hinterleger zu Gunsten des Lagerhauses beweisgiltig. Sollten Ausbesserungen bei mangelhaftem Zustande der Verpackung nothwendig sein, so haben die Hinterleger die hiefür berechneten Kosten anstandslos zu vergüten.

*) Genehmigt mit dem Handelsministerialerlasse vom 22. September 1896, Z. 49.906.

Die Lagerhausverwaltung hat das Recht, Waarencolli zu öffnen, wenn der Verdacht falscher Inhaltsangabe Seitens des Einlagernden begründet ist.

Güter, welche einer zoll- oder steuerämtlichen Behandlung unterliegen, ferner Tabak und Salz sind von der Einlagerung ausgeschlossen.

Feuergefährliche, explodirbare oder andere schädliche Waaren sind von der Einlagerung im Lagerhause ausgeschlossen, wenn nicht ein besonderes Uebereinkommen mit der Lagerhausverwaltung getroffen wurde.

§ 6.

Die zur Einlagerung gebrachten Gegenstände sind entweder mit einem Frachtbriefe oder mit einem Begleitscheine zu begleiten. Diese Documente müssen ausser den vom Gesetze vorgeschriebenen Erfordernissen insbesondere enthalten:

a) den Tag und Ort der Aufgabe;
b) die genaue Adresse (Vor- und Zuname, dann Wohnort) des Hinterlegers;
c) die Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummern der Colli;
d) das Sporcogewicht in Kilogramm, den Inhalt der Waare und deren Assecuranzwerth.

Bei den mit Zeichen und Nummern bezeichneten Colli ist das Gewicht jedes einzelnen Collo, sowie der nach der Verschiedenheit der Waarengattungen specificirte Assecuranzwerth anzuführen.

§ 7.

Für den Fall, als gefällsämtliche Documente mitfolgen, müssen selbe in dem Frachtbriefe angeführt, an demselben angeheftet und mit diesem offen übergeben werden, widrigens die Aufnahme des Gutes verweigert werden kann.

§ 8.

Alle aus unrichtigen Angaben in den Frachtbriefen oder durch Unterlassung von Angaben in denselben entstehenden nachtheiligen Folgen fallen, unbeschadet der im § 14, Gesetz vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, normirten Haftung des Lagerhauses, der betreffenden Partei zur Last.

§ 9.

Die mittelst Eisenbahnen, Schiffen oder sonstigen Gelegenheiten für Rechnung einer Partei direct eintretenden Güter werden ordnungsmässig avisirt, und wird der Ueberbringer eines indossirten Bahn- oder Schiffsrecepisses als zur Verfügung über die Waare berechtigt angesehen.

Das indossirte Recepisse bleibt bis zur Einbringung einer anderen Legitimation in Verwahrung der Lagerhausverwaltung.

§ 10.

Die Uebernahme und Uebergabe aller eingelagerten Waaren findet ohne Ausnahme nach dem Gewichte statt, und wird die Ermittlung desselben stets im Lagerhause vorgenommen. Für das Lagerhaus ist nur das von ihm erhobene Gewicht allein massgebend, und kann nur dieses allein in die betreffenden Lagerbücher eingetragen werden. In allen Fällen gilt für das Lagerhaus das jeweilig bestehende gesetzliche Gewicht.

§ 11.

Die Geschäfte des öffentlichen Lagerhauses sind als Handelsgeschäfte im Sinne des Art. 271 des Handelsgesetzbuches, und die Lagerhausunternehmung selbst ist als Kaufmann im Sinne des Art. 4 des Handelsgesetzbuches zu betrachten.

§ 12.

Alle den Geschäftsbetrieb des Lagerhauses betreffenden Aufträge sind schriftlich zu ertheilen; mündliche Aufträge werden nicht berücksichtigt, und hat bei telegraphischen oder telephonischen Aufträgen der Auftragsgeber die Folgen der mit dieser Vermittlungsart verbundenen Irrthümer zu tragen.

§ 13.

Einzulagernde Waaren sind 24 Stunden vorher bei der Lagerhausverwaltung anzumelden.

Aufträge an die Lagerhausverwaltung werden nach der Reihenfolge ihres Eintreffens nach Mass der verfügbaren Kräfte und vorhandenen Einrichtungen effectuirt, und kann nach Massgabe des Raumes gegen Erfüllung der Bedingungen des Reglements die Einlagerung Niemandem verweigert werden.

Begünstigungen (Refactien, Rabatte u. dgl.) sind nur bei allgemeiner Giltigkeit statthaft und dürfen erst drei Tage nach ihrer in Gemässheit des § 41 des Reglements geschehenen Veröffentlichung angewendet werden.

§ 14.

Vertragsbestimmungen (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft), welche mit einer der Lagerhausunternehmung gesetzlich obliegenden Verpflichtung in Widerspruch stehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 15.

Die Lagerhausunternehmung haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes bei den aus dem Betriebe des Lagerhauses sich ergebenden geschäftlichen Verrichtungen entsteht. Die Lagerhausunternehmung hat die Anwendung dieser Sorgfalt zu beweisen.

Die Lagerhausunternehmung haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei ihren Verrichtungen bedient.

Wegen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Lagergutes, welche bei der Ausfolgung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Lagerhausunternehmung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes, der Verminderung oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung, spätestens aber vier Wochen nach dem Tage des Austrittes der Waare aus dem Lagerhause im Sinne des Artikels 348 des allgemeinen Handelsgesetzbuches nachgesucht worden ist und bewiesen wird, dass der Verlust, die Verminderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme durch das Lagerhaus bis zur Ausfolgung aus demselben entstanden ist.

Die Verjährung der Klagen und Einreden gegen die Lagerhausunternehmung wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ausfolgung der Waare richtet sich nach den im Artikel 386 des Handelsgesetzbuches für den Spediteur gegebenen Bestimmungen.

§ 16.

Die Lagerhausunternehmung ist verpflichtet, dem Hinterleger auf dessen Verlangen über die in ihrem Lagerhause eingelagerte Waare einen Lagerschein auszustellen, welcher einen Ausschnitt des von der Lagerhausunternehmung fortlaufend zu führenden Juxtenbuches zu bilden und aus zwei zusammenhängenden, jedoch von einander trennbaren Theilen, und zwar

1. dem Lagerbesitzscheine,
2. dem Warrant (d. i. Lagerpfandscheine)

zu bestehen hat.

§ 17.

Beide Theile des Lagerscheines müssen an Ordre lauten und haben unter gegenseitiger Bezugnahme auf einander zu enthalten:

1. die Benennung des Lagerhauses, das Datum der Ausstellung und die Unterschrift des von der Lagerhausunternehmung hiezu bevollmächtigten Beamten;
2. die laufende Zahl des Lagerbuches;
3. Name und Wohnort des Hinterlegers;
4. genaue Angaben über die Menge und Gattung und die allfälligen besonderen Kennzeichen der eingelagerten Waare;
5. die Angabe, bei wem und zu welchem Werthe die Versicherung genommen wurde;
6. die allenfalls im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit;
7. die Angabe, ob auf der Waare ein Zoll oder eine Steuer oder sonstige öffentliche Abgabe oder aber Gebühren und Vorauslagen der Lagerhausunternehmung haften.

§ 18.

Die Lagerhausunternehmung hat während der Dauer der Einlagerung ein auch im Falle des Concurses aufrecht bleibendes, allen übrigen Rechten vorgehendes Pfandrecht an der eingelagerten Waare:

a) wegen der dem Reglement und dem Tarife entsprechenden, für die Einlagerung, Aufbewahrung, Behandlung, Versicherung und Ausfolgung der Waare entfallenden eigenen Gebühren und
b) wegen aller von ihr zur Bezahlung von Zöllen, Verzehrungssteuern, Transport- und Erhaltungskosten oder aus anderen Gründen für Rechnung des Hinterlegers rücksichtlich der Waare bestrittenen Vorauslagen, sowie überhaupt wegen aller Forderungen aus laufender Rechnung in Lagerhausgeschäften.

Ist ein Lagerschein ausgestellt, so kann dieses Pfandrecht gegenüber dem Eigenthümer des Lagerscheines oder eines der beiden Theile desselben nur insoweit geltend gemacht werden, als bei Ausstellung des Lagerscheines die Höhe der Forderungen der Lagerhausunternehmung an den Hinterleger in beiden Theilen des Lagerscheines ersichtlich gemacht worden ist, oder, wofern es sich um rücksichtlich dieser Waare erst seit Ausstellung des Lagerscheines aufgelaufene eigene Gebühren der Lagerhausunternehmung handelt, nur insoweit, als diese Gebühren für die in dem Lagerscheine im voraus bestimmte Dauer der Lagerzeit, und wenn keine Lagerzeit angegeben ist, für eine Dauer von nicht mehr als einem Jahre, vom Tage der Ausstellung des Lagerscheines, entfallen.

§ 19.

Werden die auf bestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht nach Ablauf der verabredeten Lagerzeit oder die auf unbestimmte Zeit eingelagerten Waaren nicht innerhalb eines Jahres von der Einlagerung, und wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, von der Ausstellung des Lagerscheines bezogen, oder wird die eingelagerte Waare vom Verderb bedroht, so ist die Lagerhausunternehmung nach an den Hinterleger vorher gerichteter Verständigung zum Verkaufe der Waare berechtigt. Der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen statthafte Verkauf der eingelagerten Waaren wird ohne gerichtliches Verfahren nach den im Art. 311 des allgemeinen Handelsgesetzbuches enthaltenen Bestimmungen durchgeführt.

Die Ausfolgung der Waare an den Käufer geschieht gegen Zahlung des Kaufpreises an die Lagerhausunternehmung.

§ 20.

Dem Hinterleger, wenn jedoch ein Lagerschein ausgestellt ist, dem Eigenthümer des Besitzscheines, sowie dem des Warrants ist die Besichtigung der eingelagerten Waare jederzeit innerhalb der kundgemachten Geschäftsstunden gestattet. Auch steht es dem Hinterleger, bezw. dem Eigenthümer des Besitzscheines frei, von den eingelagerten Waaren, insofern es die Natur derselben zulässt und hiedurch der Werth des Gutes nicht beeinträchtigt wird, Muster (Proben) in entsprechender Menge zu nehmen, und wird hiefür die im Tarife festgesetzte Gebühr eingehoben.

§ 21.

Ist ein Lagerschein oder einer der beiden Theile desselben abhanden gekommen, so finden in Bezug auf die Amortisation die im Art. 73 der allgemeinen Wechselordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung, dass von der bewilligten Einleitung des Amortisationsverfahrens die Lagerhausunternehmung zu verständigen ist.

Bei Besitzscheinen ist der Beginn der Amortisationsfrist, wenn die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, auf den ersten Tag nach Ablauf der Lagerzeit festzusetzen.

Handelt es sich um die Amortisation eines Besitzscheines oder um die Amortisation beider Theile eines Lagerscheines, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens und bevor das Amortisationserkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zum Bezuge der Waare ertheilen. Wurde von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so kann nach erfolgter Amortisation derjenige, zu dessen Gunsten dieselbe ausgesprochen wurde, die Ausfolgung eines neuen Besitzscheines, bezw. beider Theile des Lagerscheines auf seine Kosten von der Lagerhausunternehmung begehren.

Handelt es sich um die Amortisation eines indossirten Warrants, so kann das Gericht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens, bevor das Amortisationserkenntniss erflossen ist, dem Amortisationswerber gegen Leistung voller Sicherstellung für die allfälligen Ansprüche dritter Personen die Ermächtigung zur Empfangnahme der Pfandsumme sammt Nebengebühren, sowie zur Vornahme jener Schritte ertheilen, welche im Sinne des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, zur Wahrung seiner Rechte und zur Hereinbringung seiner Forderung nothwendig sind.

§ 22.

Der Name des mit der leitenden Verwaltung des Lagerhauses betrauten und mit Generalvollmacht ausgestatteten Beamten, welcher zur Unterschrift der Lagerscheine und zur Bestätigung der Eintragung des ersten Indossaments auf denselben in das Lagerbuch von der Lagerhausunternehmung berechtigt ist, wird kundgemacht (§ 41 des Reglements).

§ 23.

Alle zur Einlagerung übernommenen Waaren werden durch die Lagerhausverwaltung gegen Feuerschaden versichert.

Als Versicherungswerth wird der vom Hinterleger angegebene Versicherungsbetrag angenommen. Der Hinterleger hat die bemessenen Versicherungsprämien zu entrichten.

Den in Folge von Brandschäden Beschädigten wird nur die von den Versicherungsgesellschaften bezahlte Schadensumme als Ersatz geleistet. — Zur Empfangnahme der Versicherungssumme ist, wenn ein Lagerschein ausgestellt ist, ausschliesslich die Lagerhausunternehmung berechtigt.

§ 24.

Die auf den eintretenden Gütern haftenden Frachtgebühren und Spesen werden in der Regel von Seiten der Lagerhausverwaltung, wenn voraussichtlich für die Lagerhausunternehmung hieraus kein Verlust erwachsen kann, berichtigt.

§ 25.

Alle vorkommenden Speditionen werden über Verlangen der Parteien gegen Entrichtung der tarifmässigen Gebühren besorgt.

§ 26.

Die Lagerhausunternehmung ist, wenn kein Lagerschein ausgestellt ist, verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren, sowie ihrer mit gesetzlichem Pfandrechte ausgestatteten Gebühren und sonstigen Forderungen dem Hinterleger jederzeit auszufolgen. Ist ein Lagerschein ausgestellt, so ist die Lagerhausunternehmung verpflichtet, die Waare gegen Bezahlung der noch unberichtigten Zoll- und Verzehrungssteuergebühren und ihrer Gebühren und Forderungen nach Massgabe des zweiten Absatzes des § 28 des Gesetzes vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, dem Eigenthümer beider Theile des Lagerscheines unter der Bedingung der gleichzeitigen Rückstellung dieses Scheines jederzeit auszufolgen.

§ 27.

Ohne gleichzeitige Rückstellung des Warrants kann die Ausfolgung der Waare von dem Eigenthümer des Besitzscheines nur begehrt werden, wenn die Pfandsumme sammt den etwaigen bis zum Verfallstage des Warrants zu berechnenden Zinsen bei der Lagerhausunternehmung zur Ausfolgung an den Eigenthümer des Warrants hinterlegt wird. Dass der Warrant noch nicht fällig oder die Lagerzeit noch nicht abgelaufen ist, bildet kein Hinderniss für die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen. Ist auf dem Warrant ein besonderer Domiciliat benannt, so hat die Lagerhausunternehmung denselben von der erfolgten Hinterlegung zu verständigen.

Der zur Einlösung des Warrants bei der Lagerhausunternehmung hinterlegte Betrag ist von dieser an den Eigenthümer des Warrants unter Einziehung des letzteren auszufolgen und, wenn die Behebung nicht binnen drei Monaten nach Verfall des Warrants erfolgt, bei Gericht zu erlegen.

§ 28.

Der Bezug einer eingelagerten Waarenpartie kann auf einmal oder in Partien stattfinden; bei solchen Gütern jedoch, die in Kisten, Ballen, Säcken, Körben oder Fässern verwahrt werden, kann der Bezug nur nach Colli gestattet werden.

Leere Kisten und Gefässe müssen längstens innerhalb acht Tagen von dem Eigenthümer abgeholt werden, widrigens sie für dessen Rechnung verkauft und der Erlös hiefür nach Abzug der Kosten ihm gutgeschrieben werden wird.

§ 29.

Die für die Einlagerung, Aufbewahrung, Auslagerung und alle sonstigen Verrichtungen des Lagerhauses zu entrichtenden Gebühren werden von der Lagerhausverwaltung nach ihrem eigenen Ermessen festgesetzt, abgeändert und kundgemacht; doch können Erhöhungen des Tarifes nicht früher als am fünfzehnten Tage nach ihrer in Gemässheit des § 41 dieses Reglements erfolgten Veröffentlichung in Kraft treten.

§ 30.

Der Lagerzins wird vom Tage des Eintrittes nach Wochen berechnet; ist die Einlagerungszeit kürzer als eine Woche, so wird der Lagerzins für eine volle Woche gerechnet, ebenso wird bei der Auslagerung jede angefangene Woche für voll gerechnet.

§ 31.

Die tarifmässigen Gebühren sind auf jeweilige Aufforderung der Lagerhausverwaltung, spätestens nach acht Wochen vom Tage der Einlagerung zu bezahlen. Die Lagerhausverwaltung ist aber auch berechtigt, zu verlangen, dass die Gebühren im vorhinein bezahlt werden.

§ 32.

Der Hinterleger unterwirft sich durch die Einlagerung von Waaren und Producten den Bestimmungen dieser Lagerhausordnung und dem von der Lagerhausunternehmung kundgemachten, jeweilig geltenden Tarife.

§ 33.

Alle zwischen der Firma D. Schick & Rosenbaum als Inhaberin des „Oeffentlichen Lagerhauses der Firma D. Schick & Rosenbaum in Bubna“ und den Hinterlegern entstehenden Rechtsstreitigkeiten werden durch den inappellablen Ausspruch eines Schiedsgerichtes entschieden, wenn sich die Parteien durch einen schriftlich errichteten Vergleich darauf geeinigt haben.

Die Art und Weise der Zusammensetzung des Schiedsgerichtes für die einzelnen Fälle, sowie das Verfahren vor demselben werden durch besondere Bestimmungen geregelt, welche als Anhang und integrirender Bestandtheil dieser Lagerhausordnung zu gelten haben.

§ 34.

Die Auf- und Abgabe findet mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage täglich, und zwar vom 1. März bis 30. September von 7 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends und vom 1. October bis Ende Februar von 8 Uhr Früh bis 5 Uhr Abends ununterbrochen statt; an Sonn- und Feiertagen werden bis 12 Uhr Mittags den Parteien Auskünfte ertheilt.

§ 35.

Fremden ist der Eintritt in das Lagerhaus nur dann gestattet, wenn sie sich durch den Besitz eines Erlaubniss- oder Lagerscheines ausweisen können.

Der Besitzer eines Lagerscheines ist nur zum Besuche jener Abtheilung, wo die betreffenden Waaren lagern, berechtigt.

§ 36.

Manipulationen mit den eingelagerten Waaren, wie Mischungen, Adjustirungen, durch andere als die Organe der Lagerhausverwaltung können nur mit Bewilligung der letzteren und unbeschadet der im § 14, Gesetz vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, normirten Haftung vorgenommen werden.

§ 37.

Der Austritt aus dem Lagerhause mit Waarenpacketen ist ohne Legitimation untersagt.

§ 38.

Innerhalb der Lagerräume haben die Parteien sich des Tabakrauchens zu enthalten.

§ 39.

Die Verabreichung von Geschenken, Trinkgeldern oder geistigen Getränken an die Magazinsbediensteten und Arbeiter ist streng untersagt. Auch haben sich die Parteien eines jeden aussergeschäftlichen Gespräches mit den Bediensteten zu enthalten, und ebenso ist es nicht gestattet, Auskünfte über im Lagerhause erliegende Waaren und daselbst gemachte Geschäfte fremder Parteien einzuholen.

§ 40.

In dem vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium redigirten Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt werden unter Beobachtung der diesbezüglich noch zu ertheilenden Weisungen monatlich Ausweise über die ein- und ausgelagerten Waaren, über den verbleibenden Lagerstand und dessen Versicherungswerth, sowie über den Nennbetrag der ausgegebenen Lagerscheine veröffentlicht. Mindestens einmal im Jahre haben diese Ausweise auch die Angabe der Waarengattungen, welche mehr als 5 Percent der Waarenbewegung betragen, zu enthalten.

§ 41.

Die Verlautbarung dieses Reglements, der Tarife und Tarifbegünstigungen und deren Aenderungen, sowie aller in Gemässheit dieses Reglements erforderlichen Publicationen erfolgt durch Kundmachung in der „Prager Zeitung“ und bis auf Weiteres in dem vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium redigirten Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, dann in den Localblättern „Prager Tagblatt“, „Politik“ und „Národní Listy“, endlich durch Anschlag im Lagerhause.

Bestimmungen, betreffend das im § 33 des Reglements für das öffentliche Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum in Bubna festgesetzte Schiedsgericht.

Competenz.

§ 1.

Das Schiedsgericht des Lagerhauses ist zur Entscheidung von Streitigkeiten aus Lagerhausgeschäften berufen, wenn sich die Parteien durch einen schriftlich errichteten Vergleich dem Schiedsgerichte unterworfen haben.

Constituirung.

§ 2.

Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Art gebildet, dass beide Streittheile je drei, nicht in Gemässheit dieses Statutes ausgeschlossene Personen als Schiedsrichter wählen. Die vollzogene Wahl und die Erklärung der gewählten Schiedsrichter über die Annahme der Wahl ist sogleich von jeder wahlberechtigten Partei der anderen mitzutheilen.

§ 3.

Wenn einer der Streittheile eine giltige Wahl nicht vornimmt oder die Annahmeerklärung der von ihm gewählten Schiedsrichter nicht beibringt, und auch einer diesbezüglich von der anderen Seite an ihn gerichteten Mahnung innerhalb vierzehn Tagen nicht Folge leistet, so werden auf Ansuchen der nicht saumseligen Partei die Schiedsrichter für die säumige Partei von dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Prag bestellt. Lehnt derselbe die Ernennung der Schiedrichter ab, oder vollzieht er sie nicht binnen acht Tagen nach Zustellung des bezüglichen Ersuchens, so tritt der Schiedsvertrag ausser Wirksamkeit.

§ 4.

Ausgeschlossen von der Wahl zum Schiedsrichteramte sind:

1. diejenigen, die in Folge strafgerichtlicher Verurtheilung (in Gemässheit des Gesetzes vom 15. November 1867) nicht im Vollgenusse der bürgerlichen Rechte stehen, ferner diejenigen, wider welche wegen einer derartigen strafbaren Handlung die strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet ist, sowie alle diejenigen, welche sich in Untersuchungs- oder Strafhaft befinden;

2. diejenigen, über deren Vermögen der Concurs eröffnet ist, solange die Concursverhandlung dauert;

3. diejenigen, welche nicht in Prag und den Vororten ihren ordentlichen Wohnsitz haben;

4. diejenigen, welche der Unternehmung des öffentlichen Lagerhauses der Firma D. Schick & Rosenbaum in Bubna angehören, oder welche im Dienste derselben stehen:

5. wenn ein Schiedsspruch für ungiltig erklärt wurde, diejenigen, die bei der früheren Verhandlung als Schiedsrichter fungirt haben.

§ 5.

Der Obmann des Schiedsgerichtes wird in einer Versammlung sämmtlicher Schiedsrichter, welche von den Inhabern des Lagerhauses zu diesem Behufe einzuberufen ist, gewählt. Zur Vornahme dieser Wahl ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern des Schiedsgerichtes erforderlich. Die Wahl erfolgt mittelst Stimmzetteln durch absolute Majorität.

Wird bei dem ersten Wahlgange die absolute Majorität nicht erzielt, so findet eine engere Wahl statt, und sind in dieselbe diejenigen, welche bei dem ersten Wahlgange die relativ meisten Stimmen erhalten haben, einzubeziehen.

Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Ist bei einem der gewählten Obmänner einer der im § 4 bezeichneten Ausschliessungsgründe vorhanden, so ist an dessen Stelle eine Neuwahl vorzunehmen.

§ 6.

Das Schiedrichter-Collegium, welches zur Entscheidung über einen Streitfall zusammentritt, besteht aus acht Mitgliedern, und zwar dem Obmann als Vorsitzenden, sechs von den Parteien gewählten Schiedsrichtern und dem Schriftführer, den der Vorsitzende zu bestellen hat. Sollte aber in einem Streitfalle der Zusammentritt des Schiedsrichter-Collegiums durch Ausbleiben eines oder mehrerer Schiedsrichter zum dritten Male frustrirt werden, so sind, wenn mindestens der Obmann und noch zwei Schiedsrichter (ohne Rücksicht darauf, von wem sie gewählt wurden) anwesend sind, dieselben über Begehren einer Partei verpflichtet, mit der Verhandlung und Urtheilsfällung vorzugehen.

Einbringung der Klage.

§ 7.

Die Klage hat eine gedrängte Darstellung des Streitfalles und die Bezeichnung der geltend zu machenden Beweismittel, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten. Urkundliche Behelfe sind in zweifacher Abschrift oder in Urschrift und in Abschrift anzuschliessen. Das mit dem Originale instruirte Klagspare bleibt in Händen des Schiedsgerichtes.

Die Rechtsansprüche können vor dem Schiedsgerichte schriftlich oder mündlich durch Protokollarerklärung bei dem Obmanne des Schiedsgerichtes persönlich oder durch Bevollmächtigte angebracht werden. Letztere haben sich durch eine schriftliche Specialvollmacht im Sinne des 1008 a. b. G.-B. zu legitimiren.

Die schriftliche Klage, sowie alle sonstigen Eingaben an das Schiedsgericht sind beim Obmanne zu überreichen. Eine etwa erforderliche Ergänzung der Klage hat der Obmann sofort zu veranlassen. Ansprüche, aus demselben Rechtsgeschäfte oder aus der nämlichen Thatsache entsprungen, können auch von mehreren Klägern in derselben Klage geltend gemacht werden. Auch können nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes mehrere Ansprüche eines Klägers aus verschiedenen Rechtsgeschäften oder Thatsachen cumulativ in ein und dieselbe Verhandlung einbezogen werden.

Ablehnung.

§ 8.

Ein Schiedsrichter oder Obmann kann abgelehnt werden:

1. in seinen eigenen und in allen jenen Geschäften, bei welchen er unmittelbar oder mittelbar Schaden oder Vortheil zu erwarten hat;

2. in Geschäften seiner Gattin, seiner Blutsanverwandten in auf- und absteigender Linie und seiner Geschwister oder jener, die mit ihm im selben Grade verschwägert sind;

3. in Geschäften seiner Mündel und Curanden;

4. in Geschäften, bei welchen er früher als Zeuge, Sachwalter oder Mittelsmann eingeschritten ist;

5. wenn er im Dienstverhältnisse zu einer der beiden Parteien steht.

Doch muss die Partei dieses Ablehnungsrecht längstens innerhalb drei Tagen nach Bekanntgabe der gegentheils gewählten Schiedsrichter geltend machen, widrigens dieses Ablehnungsrecht erloschen ist. Jedes Mitglied des Schiedsgerichtes ist, auch wenn es von der Partei nicht abgelehnt wird, verpflichtet, sich in denjenigen Streitsachen, in welchen es nach den vorstehenden Bestimmungen abgelehnt werden könnte, jeder Mitwirkung zu enthalten.

§ 9.

Erkennt das abgelehnte Mitglied einen Ablehnungsgrund nicht an, so steht die Entscheidung über die geltend gemachte Ablehnung eines Schiedsrichters dem Schiedsgerichtsobmanne zu.

Trifft die Ablehnung den Obmann, so entscheiden hierüber die Schiedsrichter, und ist derselbe bei gleich getheilten Stimmen als abgelehnt anzusehen.

§ 10.

Wird einem Ablehnungsbegehren aus was immer für einem Grunde stattgegeben, oder fällt ein Schiedsrichter durch Tod, durch Rücklegung des Schiedsrichteramtes oder in Folge Eintrittes eines der im § 4 erwähnten Ausschliessungsgründe weg, so hat die betreffende Partei bei den Folgen des § 3 einen neuen Schiedsrichter zu wählen. Tritt eine dieser Voraussetzungen hinsichtlich des Obmannes des Schiedsgerichtes ein, so ist eine Neuwahl nach den im § 5 enthaltenen Bestimmungen einzuleiten.

Anberaumung der Verhandlung.

§ 11.

Der Obmann des Schiedsgerichtes hat sofort ein Exemplar der Klage oder eine Abschrift des diesfälligen Protokolles, sowie Abschriften der Klagsbeilagen dem Kläger zustellen zu lassen, die Parteien zur mündlichen Verhandlung auf einen angemessenen kurzen Termin vorzuladen und die Schiedsrichter einzuberufen.

Verhandlung.

§ 12.

Die Verhandlungen des Schiedsgerichtes sind mit Ausnahme der Berathung des Spruches öffentlich.

§ 13.

Die Verhandlung ist bis zur Verkündigung ihres Schlusses als ein Ganzes anzusehen. Alles bis zu diesem Zeitpunkte Vorgebrachte gilt als rechtzeitig vorgebracht.

Bei der Urtheilsfällung ist nur dasjenige zu berücksichtigen, was in der Verhandlung vorgekommen ist.

§ 14.

Wird eine bereits begonnene Verhandlung vor Schöpfung des Schiedsspruches vertagt, so sollen bei der neuerlichen Verhandlung in der Regel derselbe Obmann und dieselben Schiedsrichter fungiren. Ist dies der Fall, so hat der Obmann in der späteren Verhandlung die wesentlichen Ergebnisse der früheren mündlichen Verhandlung, welche ihm noch in klarer Erinnerung sind und ihm allenfalls durch eigenhändige, zur Unterstützung seines Gedächtnisses geführte Aufzeichnungen bestätigt werden, mit Bezugnahme auf die Klage, auf die zu den Acten gebrachten Beweisstücke und die protokollarischen Beurkundungen mit thunlicher Uebersichtlichkeit mündlich vorzuführen und an die also festgesetzten Ergebnisse der abgebrochenen Verhandlung die Fortsetzung derselben anzuknüpfen.

§ 15.

Die Parteien können vor dem Schiedsgerichte persönlich oder mit ihren Vertretern erscheinen oder sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

§ 16.

Bleibt ein Streittheil ungeachtet der an ihn erfolgten und nachgewiesenen Verständigung bei der Verhandlung ohne gewichtige vorherige Entschuldigung aus, so kann mit der Verhandlung und nach Schluss derselben mit der Schöpfung des Spruches vorgegangen werden.

§ 17.

Der Vorsitzende handhabt die Sitzungspolizei und kann, wenn einer der Anwesenden sich unanständig benimmt, dessen Entfernung anordnen.

Sollte eine derartige Verfügung gegen eine der Parteien getroffen werden, so kann, ungeachtet ihrer Entfernung, mit der Fortführung der Verhandlung und der Schöpfung des Spruches vorgegangen oder die Verhandlung vertagt und die Partei angewiesen werden, bei neuerlicher Verhandlung durch einen Vertreter zu erscheinen, widrigens sie als nicht erschienen angesehen würde. Jedenfalls hat die weggewiesene Partei die Kosten der frustrirten Verhandlung zu ersetzen.

§ 18.

Die Parteien haben ihre Belege, Originalurkunden etc., soweit sie nicht der Klage beigelegt wurden, zur Verhandlung mitzubringen. Es steht ihnen auch frei, die Zeugen mitzubringen oder deren Vorladung durch das Schiedsgericht zu veranlassen.

Findet das Schiedsgericht ausserdem die Einvernehmung von Zeugen, die Erhebung eines Sachverständigenbefundes oder die Abnahme eines Handschlages für nothwendig, so kann es dies nach seinem Ermessen sogleich selbst vornehmen oder sich wegen Vornahme an das ordentliche Gericht wenden. Letzteres hat auch im Falle einer Eidesabnahme und dann stattzufinden, wenn die Zeugen oder Sachverständigen der an sie ergangenen Vorladung des Schiedsgerichtes nicht Folge leisten.

Nach Einlangen der Beweiserhebung ist eine neuerliche Verhandlung auszuschreiben und den Parteien bekannt zu geben, deren Ermessen es überlassen bleibt, hiebei zu erscheinen oder nicht.

Bei der neuerlichen Verhandlung wird, auch wenn beide Theile wegbleiben, der Schiedsspruch geschöpft.

Schiedsspruch.

§ 19.

Der Schiedsspruch wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft. Nur bei gleich getheilten Stimmen hat der Vorsitzende mitzustimmen, und wird diejenige Meinung, welcher er beitritt, zum Beschlusse erhoben.

§ 20.

Bei Schöpfung des Spruches ist das Schiedsgericht an die Bestimmungen des Civilrechtes und der jeweilig geltenden Lagerhausordnung gebunden und entscheidet unter Berücksichtigung des Ergebnisses der gesammten Verhandlung und Beweisführung nach freier Ueberzeugung.

§ 21.

Der Schiedsspruch darf das Begehren der Parteien nicht überschreiten und muss, wenn eine Zahlung oder sonstige Leistung aufgetragen wird, immer auch die Frist zur Erfüllung bestimmen. Die Ausmessung dieser Frist bleibt dem Schiedsgerichte überlassen, doch soll die Frist in der Regel nicht länger als 14 Tage und nicht kürzer als 3 Tage sein.

§ 22.

Die Verkündigung des Schiedsspruches, der zu protokolliren ist, hat unmittelbar nach dem Schlusse der mündlichen Verhandlung zu geschehen. Dem Schiedsspruche sind die Entscheidungsgründe, welche eine gedrängte Darstellung des Sachverhaltes zu enthalten haben, beizugeben.

Waren die Parteien bei der Verkündigung des Schiedsspruches nicht anwesend, oder wenn dies die eine oder die andere Partei begehrt, so ist denselben eine schriftliche Ausfertigung des Schiedsspruches sammt Gründen zuzustellen.

§ 23.

Vor dem Schiedsgerichte können auch executionsfähige Vergleiche geschlossen werde.

§ 24.

Das Schiedsgericht entscheidet auch über Incidenzstreitigkeiten, insbesondere über Gesuche um Rechtfertigung des Ausbleibens.

Protokollführung.

§ 25.

Ueber die mündliche Verhandlung ist ein Protokoll aufzunehmen; dasselbe muss die Namen der Mitglieder des Schiedsgerichtes, der Parteien und ihrer Vertreter, die wesentlichen Vorkommnisse in der Sitzung, die Beweismittel, den Erfolg der Beweisführung, die Verkündigung des Urtheiles und die hierüber etwa abgegebenen Erklärungen der Parteien enthalten. Das Verhandlungs- und Berathungsprotokoll, der Schiedsspruch, sowie überhaupt alle Erlässe des Schiedsgerichtes müssen von dem Obmanne und dem Schriftführer unterfertigt sein. Den Schiedsrichtern steht das Recht zu, diese sämmtlichen Urkunden mitzufertigen.

Kosten.

§ 26.

Im Spruche sind die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens, sowie die einem Streittheile eventuell erwachsenen Vertretungskosten, deren Ausmass das Schiedsgericht zu bestimmen hat, dem Sachfälligen ganz aufzuerlegen, im Falle jedoch ein jeder Streittheil nur zum Theil obsiegt, entsprechend zu theilen. Die Kosten eines Sachbefundes oder einer Beweiserhebung überhaupt sind von jener Partei vorzuschiessen, welche dieselben veranlasst.

§ 27.

Die schiedsrichterlichen Urtheile und die vor dem Schiedsgericht abgeschlossenen Vergleiche unterliegen den in dem Gebührengesetze vorgeschriebenen Stempeln und Gebühren.

Rechtsmittel.

§ 28.

Gegen Erkenntnisse des Schiedsgerichtes ist eine Berufung unzulässig.

§ 29.

Die Klage auf Ungiltigkeit des Schiedsspruches ist bei dem ordentlichen Richter erster Instanz, welcher zur Entscheidung in der Hauptsache berufen wäre, binnen der unerstreckbaren Frist von 8 Tagen, vom Tage der mündlichen Verkündigung des Schiedsspruches, oder, wenn in Folge Abwesenheit der Partei bei der Verkündigung des Schiedsspruches oder eines von ihr hiebei gestellten Begehrens eine schriftliche Ausfertigung des Schiedsspruches ihr zugestellt wurde, vom Tage dieser Zustellung, schriftlich anzubringen. Sie muss mit der Unterschrift eines Advocaten versehen sein.

Durch Erhebung der Klage auf Ungiltigkeit eines Schiedsspruches wird die Execution desselben nicht gehemmt.

Execution.

§ 30.

Die Vollstreckung des Schiedsspruches oder des vor dem Schiedsgerichte geschlossenen Vergleiches ist bei dem zuständigen Gerichte anzusuchen.

Schlussbestimmung.

Das Schiedsgericht hat über die Vergleiche und geschöpften Sprüche ein Buch zu führen, welches in Verwahrung des Bürgermeisteramtes der Stadt Prag bleibt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Stryj: Verlegung des Viehtriebes in km 25·080—25·180: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlegung des Viehtriebes in km 25·080—25·180 zum Durchlasse in km 24·550 der Strecke Chyrow—Stryj für den 10. October anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kieszkowski bestimmt. [E.-M.-Z. 5042/IV.]

— (Linie Wien—Salzburg: Herstellung von Geleiseanlagen zum städtischen Schlachthofe in Linz: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat dem Projecte für die Herstellung einer Geleiseanlage zur Bedienung des städtischen Schlachthofes in Linz an der linken Seite der Schleppbahn Bahnhof Linz—Linz Umschlagplatz den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4938/IV.]

Localbahn Monfalcone - Cervignano. (Fortsetzung bis an die Reichsgrenze: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. September die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Fortsetzung der normalspurigen Localbahn Monfalcone-Cervignano bis an die Reichsgrenze (Cervignano-St. Giorgio di Nogaro) die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei günstigem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6924/I.]

Neutitscheiner Localbahn. (Herstellung von Absperrschranken nächst Neutitschein: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat dem Projecte für die Herstellung von Absperrschranken bei der Reichsstrassenübersetzung nächst der Station Neutitschein den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4950/IV.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine pro 1896 für die Güteraufnahme (exclusive Schleppladungen) an den nachgenannten Stationen.

(Die Schlusstermine für die Entgegennahme von completen Schleppladungen werden fallweise geregelt.)

Insofern nachstehend für einzelne Stationen nicht bestimmte Einstellungstermine festgesetzt sind, wird die Güteraufnahme eingestellt:

In Regensburg und den Stationen ober Passau	In Passau und den Stationen ober Linz	In Linz und den Stationen ober Korneuburg	In Korneuburg und Nussdorf	In Wien (Nordbahnländе)	In Wien (Praterquai) und unterhalb bis Neupest	In Budapest	Von Stationen unterhalb Budapest	Im Verkehre nach
24./10.	27./10.	29./10.	31./10.	2./11.	3./11	5./11.	5./11.	Sulina, Constantinopel und Schwarze Meer-Häfen.
4./11.	6./11.	7./11.	11./11.	12./11.	13./11.	16./11.	16./11.	Donaustationen unterhalb Turn-Severin bis einschliesslich Galatz-Tulcia.
16./11.	18./11.	20./11.	23./11.	24./11.	26./11.	27./11.	27./11.	Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Turn-Severin, Drau und Save.
7./11.	9./11.	11./11.	14./11.	14./11.	16./11.	18./11.	18./11.	Theiss-, Bega- und Franzenscanal-Stationen.
14./11.	17./11.	18./11.	23./11.	25./11.	27./11.	27./11.	15./11.	Donaustationen oberhalb Budapest bis exclusive Wien.*)
14./11.	17./11.	18./11.	16./11.	16./11.	16./11.	9./11.	31./10.	Wien und oberhalb Wien gelegenen Stationen.*)

Der Zwischenverkehr auf der Strecke . . . . Budapest—Belgrad—Orsova*)
" " " " " . . . . Turn-Severin—Galatz
" " " " " . . . . Szegedin—Titel
" " " " " . . . . Draueck—Barcs

} wird am 26. November eingestellt, soweit nicht für einzelne Stationen specielle Einstellungstermine festgesetzt sind.

In den Stationen	wird die Güteraufnahme geschlossen	Nach diesen Stationen wird die Güteraufnahme geschlossen				
		in den Stationen oberhalb Wien	in Wien	in den Stationen der Strecke Fischamend—Neupest	in Budapest	in allen Stationen unterhalb Budapest
Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Obernzell, Wesenufer, Wilhering, Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf, Tulln	31./10.	31./10.	31./10.	26./10.	26./10.	16./10.
Duna-Körtvélyes, Bőös, Radvány, Veröcze	9./11.	13./11.	13./11.	13./11.	13./11.	3./11.
Tétény, Rács-Almas, Tass, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Szekcső, Dálya, Kamenitz	15./11.	4./11.	11./11.	9./11.	13./11.	10./11.

*) Die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (Nordbahnländе, Praterquai und Donauquaibahnhof), Pressburg, Gönyö, Raab, Budapest und Budapest Donauuferbahnhof) unter sich, dann im internen Verkehre der Savestrecke Semlin (Belgrad)—Sissek, sowie im intern serbischen Donauverkehre Belgrad—Gradischte bleibt nach Massgabe der Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse auch nach dem 30. November offen.

Wien, im September 1896. [729]

Ungarisch - Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Zu dem für Getreide-, Mehl-, Mahlproducte-, Hülsenfrüchten-, Oelsaaten-, Spiritus-, Wein- und Holzsendungen in ganzen Wagenladungen im Verkehre von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und istrianischen, croatischen, dalmatinischen, albanischen, italienischen, holländischen und französischen Häfen und nach Malta und Tunis via Fiume andererseits vom 1. Juni 1896 im Rückvergütungswege giltigen Tarife ist mit Giltigkeit vom 1. October 1896 ein Nachtrag I in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

a) Einbeziehung von spanischen, belgischen und holländischen Häfen.

b) Geänderte Sätze des Tarifes B, Tariftabelle 2, Gruppe Nr. X.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind im Tarifverkaufsbureau der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Budapest, VI., Csengerigasse 33) erhältlich.

Wien, am 5. October 1896. [730]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie mit Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wurde

1. mit Giltigkeit vom 22. September 1896 auf Seite 3 des Tarifes, Absatz 6, als dritter Satz eingeschoben: „Bei den lediglich aus Düngemitteln des Nothstandstarifes bestehenden gemischten Ladungen wird derjenige Frachtantheil, welcher auf die an einen späteren Verwendungsnachweis nicht gebundenen Artikel dem Gewichte nach entfällt, sogleich bei der Abfertigung um 20 pCt. gekürzt“;
2. mit Giltigkeit vom 1. October 1896 ab auf Seite 1 unter Ziffer II d der Artikel „Rübenerde“ (d. i. die bei der Anfuhr und dem Reinigen der Zuckerrüben in den Fabriken abfallende Erde) aufgenommen.

Ostdeutscher Güterverkehr, Gruppe I/II. (Einführung ermässigter Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc.) Mit Giltigkeit vom 22. September 1896 wurden im Ostdeutschen Güterverkehre (Gruppe I/II) von den Stationen Kahlbude, Neustadt i. Westpr., Zoppot und Zuckau des Directionsbezirkes Danzig nach oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ausnahmetarife 7 des Ostdeutschen Gütertarifes vorgesehenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg-Sächsischer Vieh- etc. Tarif. Einführung neuer und ermässigter Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 23. September 1896 sind im Bromberg-Sächsischen Vieh- etc. Tarif für den Verkehr zwischen Altdamm, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin, einerseits und den Stationen Bischofswerda, Chemnitz, Döbeln, Hainichen, Leuben, Lommatzsch, Meissen, Mittweida, Plauen ob. Bhf., Plauen unt. Bhf., Pulsnitz, Radeberg, Riesa, Stollberg i. Sachs. und Wüstenbrand der kgl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits neue, sowie für den Verkehr zwischen Altdamm und Oschatz anderweitige ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg. (Aenderung der Tarifirung verschiedener Waaren.) Mit Giltigkeit vom 15. September, bezw. — soweit die Aenderungen Frachterhöhungen im Gefolge haben — mit Giltigkeit vom 25. October trat im obigen Verkehr für verschiedene Waaren eine anderweite Tarifirung in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die dem Verbande angehörenden Güterabfertigungsstellen, sowie die Deutsche Ost-Afrika-Linie in Hamburg.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif 7, Theil I. (Ausgabe des IV. Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 8./20. September 1896 wurde zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, Theil I, für Getreide, Oelsamen u. s. w. der IV. Nachtrag herausgegeben. Er enthält neue directe Frachtsätze von den Rjäsan-Uralsker Stationen Pawlowka, Krasny-Chutor und Turki nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen. Druckstücke des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausgabe eines Tarifnachtrages.) Zum Transittarife für Getreide und Baumwolle ab den Rhein- und Main-Umschlagsstationen nach der Ostschweiz ist mit Giltigkeit vom 1. October 1896 der I. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann, enthält Frachtsätze für Getreide ab Strassburg Centralbahnhof, Strassburg-Neudorf, Speyer Hafen und Worms Hafen, sowie kleine Ermässigungen der Frachtsätze für einige schweizerische Stationen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Gütertarif (Einbeziehung der Station Danzig Hauptbahnhof.) Am 1. October 1896 wurde die Station Danzig Hauptbahnhof des Eisenbahn-Directionsbezirkes Danzig in den Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstelle Danzig Hauptbahnhof und die Verkehrsbureaux der betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Deutsch-Sosnowicer Vieh- etc. Tarif. (Einführung directer Frachtsätze für Locomotiven etc.) Am 1. October 1896 traten directe Frachtsätze für Locomotiven und Tender auf eigenen Achsen oder Plattformen, sowie für Locomotiven und Tender, aus einander genommen oder mit abgenommenen Rädern oder anderen Theilen, zwischen der Station Linden-Fischerhof des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover einerseits und Sosnowice, Station der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn, andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen, sowie das diesscitige Verkehrsbureau nähere Auskunft.

Deutsch - Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1, vom 1. September 1896. (Durchführung einer Aenderung.) Die Anmerkung auf Seite 61 des Tarifes ist wie folgt zu ändern:

„Für Güter, die nach nördlich, östlich oder südlich der Linie Grajewo—Bialystok—Brest—Kowel gelegenen russischen Stationen bestimmt sind, gelten die Frachtsätze des Heftes 2 des Deutsch-Alexandrowoer Grenztarifes vom 1. September 1896, bezw. des Ausfuhrtarifes nach Eydtkuhnen tr., Prostken tr. und Illowo tr. vom 1. Jänner 1895.“

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Kaninchenausstellung in Altenburg — 31. October mit 2. November;
2. die allgemeine Hundeausstellung in Karlsruhe — 10. mit 11. October;
3. die Kaninchenausstellung in Netzschkau — 31. October mit 2. November, und
4. die internationale Hengstenschau in Wien — 17. mit 20. October.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Einführung des Nachtrages IV.) Mit Giltigkeit vom 1. October ab gelangte der Nachtrag IV zur Einführung, welcher enthält:

I. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen;
II. Ergänzung der Kilometertafel a;
III. Ergänzung des Verzeichnisses 1 über Anwendung der Tariftabellen;
IV. Aenderung von Stationsnamen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Ausgestaltung der Halte- und Ladestelle Radwanitz zu einer Station.) Die k. k. Statthalterei in Brünn wurde beauftragt, das Project für die Ausgestaltung der Halte- und Ladestelle Radwanitz zu einer completen Verkehrs- und Frachtenstation der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2371/IV.]

— (Bau eines neuen Waaghauses sammt Brückenwaage und Umgestaltung des bestehenden Waaghauses in Oderberg.) Die k. k. Landesregierung in Troppau wurde beauftragt, das Project für den Anbau eines neuen Waaghauses sammt Brückenwaage an das bestehende Waaghaus in der Station Oderberg und Umgestaltung des letzteren der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2774/IV.]

Localbahn Umschlagplatz in Linz-Eferding. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des vom Ingenieur Carl Pagorelec in Linz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn vom Umschlagplatze der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Linz zur Station Eferding der Localbahn Wels-Aschach die Trassenrevision auf den 13. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Graf betraut. [E.-M.-Z. 10.945/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Winterfahrordnung.) Vom 1. October an wurde der Verkehr des am 1. Mai neu eingeführten Schnellzuges Prag ab 11 U. 5 M. Nachts, Wien an 7 U. Früh, in Folge der Auflassung des correspondirenden Anschlusszuges von Karlsbad, eingestellt. Desgleichen wurden die im Sommer zwischen Kolin und Prag eingeführten Züge Prag ab 11 U. 20 M. Nachts und Prag an 10 U. 12 M. Abends wegen mangelhafter Frequenz in der Winterperiode aufgelassen, und wird dafür der Schnellzug Wien ab 2 U. 30 M. Nachmittags wieder in Peček und Böhm.-Brod anhalten. Die in den Localstrecken Wien—Mistelbach, Prag—Roztok und Aussig—Bodenbach nur im Sommer verkehrenden Localzüge gelangen mit dem 1., bezw. 15. October in Wegfall, und werden hingegen die Omnibuszüge Kralup ab 5 U. Nachmittags, Prag an 6 U. 20 M. Abends und Stadlau ab 7 U. 12 M. Früh, Wien an 7 U. 36 M. Früh, wie im Vorjahre, wieder in Verkehr gesetzt. Zwischen Wien und Marchegg werden die Luxuszüge Wien ab 6 U. 45 M. Abends und Wien an 9 U. 45 M. Abends, wie alljährlich, wieder aufgelassen. Der von Brünn bisher um 8 U. Abends abgehende gemischte Zug wird von Brünn um 10 Minuten früher abgelassen und um 31 Minuten später nach Segen-Gottes gebracht werden. Um an die Schnellzüge Wien ab 2 U. 30 M. und Prag ab 3 U. 18 M. Nachmittags einen Anschluss von B.-Trübau nach Triebitz—M.-Trübau herzustellen, gelangte ab 1. October von B.-Trübau nach Triebitz ein Local-Personenzug (B.-Trübau ab 7 U. Abends) neu zur Einführung. Um dem aus Interessentenkreisen mehrfach geäusserten Wunsche nach Erstellung des Anschlusses von Parschnitz nach Wenzelsberg—Halbstadt zu entsprechen, wird im Winter der Güterzug Starkotsch ab 8 U. 24 M. Abends mit Personenbeförderung verkehren. An Stelle der in Wegfall kommenden Züge Brünn ab 4 U. 15 M. Früh, Tischnowitz an 5 U. 42 M. Früh und Tischnowitz ab 6 U. 10 M. Früh, Brünn an 7 U. 43 M. Früh werden, wie im Vorjahre, die Züge Brünn ab 6 U. Früh und Brünn an 9 U. 28 M. Vormittags in Verkehr gelangen. Zwischen Přelouč und Heřmanměstec ist der im Sommer verkehrende Zug Přelouč ab 7 U. 55 M. Abends, aufgelassen, dafür jedoch der Zug Přelouč ab 5 U. 40 M. Nachmittags eingeführt worden. Zwischen Peček und Zasmuk wurden die Züge Peček ab 9 U. 10. M. Abends und Peček an 5 U. 30 M. Früh aufgelassen, dagegen die Züge Peček ab 6 U. 30 M. Abends und Peček an 8 U. Früh in Verkehr gesetzt und in Folge dessen auch zwischen Bošic und Kaufim die correspondirenden Züge aufgelassen, bezw. eingeleitet. Auf den Linien Brandeis a/E.—Celakowitz, sowie in der Theilstrecke Ung.-Brod—Aujezd—Luchatschowitz wurden die nur für die Sommerperiode vorgesehenen Züge wieder ausser Verkehr gesetzt. Im Weiteren kommen die Sonn- und Feiertagszüge sämmtlich in Wegfall.

Oesterr. Nordwestbahn. (Winterfahrordnung.) Vom 1. October an wurde der an Sonn- und Feiertagen geführte Zug Wien ab 6 U. 35 M. Früh, Znaim an 9 U. 47 M. Vm., sowie der Zug Znaim ab 6 U. 10 M. Abds., Stockerau an 8 U. 30 M. Abds. aufgelassen. Dieser letztere Zug verbleibt in der Strecke Stockerau—Wien (an 9 U. 29 M. Abds.) im Winter in täglichem Verkehr, während der bisher täglich geführte Zug Stockerau ab 8 U. 47 M. Abds., Wien an 9 U. 49 M. Abds., ausser Verkehr gesetzt wird. In Folge Auflassung des Verkehres des Zuges Znaim ab 6 U. 10 M. Abds. entfällt die beim Personenzuge Wien an 7 U. 58 M. Abds. bestandene Beschränkung der Passagieraufnahme an Sonn- und Feiertagen in Breitenweida und Höbersdorf. In der Strecke Leitmeritz—Tetschen werden die Züge Tetschen an 8 U. 21 M. Abds. und Tetschen ab 8 U. 51 M. Abds. im Winter nicht verkehren. Desgleichen die in der Strecke Leitmeritz—Schreckenstein verkehrenden Sonn- und Feiertagszüge Leitmeritz ab 11 U. 35 M. Nachts und Leitmeritz ab 5 U. Nm. Gleichfalls aufgelassen wird der in der Strecke Swětla—Deutschbrod geführte Zug Deutschbrod an 6 U. 25 M. Früh. In der Strecke Parschnitz—Liebau wird der täglich verkehrende Zug Parschnitz ab 11 U. 22 M. Nachts, sowie der Sonn- und Feiertagszug Parschnitz an 11 U. 4 M. ausser Verkehr gesetzt. Der Verkehr des in der Strecke Turnau—Reichenberg am Samstag, Sonntag und Montag geführten Zuges Turnau ab 6 U. 35 M. Früh wird eingestellt, und entfällt demgemäss die Beschränkung der Passagieraufnahme an den genannten Tagen bei dem von Turnau um 6 U. 23 M. Früh abgehenden Zuge. Auf der Linie Lissa Prag entfallen die Sonn- und Feiertagszüge Prag an 8 U. 54 M. Abds. und Prag ab 1 U. 23 M. Nm. In der Strecke Trautenau—Freiheit-Johannisbad wird der tägliche Verkehr der Züge Trautenau ab 6 U. 5 M. Früh und Trautenau an 7 U. 19 M. Früh nur auf die Tage der Trautenauer Märkte eingeschränkt. Auf der Aussiger Verbindungsbahn entfallen die Züge Aussig an 1 U. 51 M. Nm., 7 U. 35 M. Abds. und 12 U. 40 M. Nachts, dann Aussig ab 1 U. 42 M. Nm., 7 U. 51 M. Abds. und 12 U. 47 M. Nachts, wogegen die Züge Aussig an 1 U. 37 M. Nm. und Aussig ab 1 U. 42 M. Nm. in Verkehr gelangen. In der Localstrecke Wien—Stockerau werden vom 19. October an noch die Züge Wien an 7 U. 46 M. Abds., 8 U. 47 M. Abds., 9 U. 5 M. Abds. und 11 U. 45 M. Nachts ausser Verkehr gesetzt. Vom 3. November an entfallen in dieser Strecke noch die Züge Wien ab 9 U. 50 M. Vm. und Wien an 1 U. 45 M. Nm. Auf den von der Oesterr. Nordwestbahn betriebenen Localbahnen wird vom 1. October an nur der Verkehr der Sonn- und Feiertagszüge eingestellt.

Südbahn - Gesellschaft. (Winterfahrordnung.) Im Fahrplane der Südbahn für den Winter 1896/97 sind ab 1. October nachstehende Aenderungen eingetreten: Die Doppelführung der Tagesschnellzüge zwischen Wien und Bruck a. d. Mur wurde aufgelassen, und geht der Tagesschnellzug nach Triest, wie in der Winterperiode des Vorjahres, um 7 U. 20 M. von Wien ab, während die Ankunft des von Triest abgehenden Schnellzuges um 9 U. 45 M. Abds. in Wien erfolgt. Durch diese Züge wird gleichzeitig der Anschluss von Bruck a. d. Mur über Leoben nach Pontafel-Venedig vermittelt. Die im Sommer bestandene Beschränkung der Benützung der III. Wagenclasse bei diesen Zügen wurde für die Dauer des Winterfahrplanes aufgehoben. Um den Reisenden des Triester Schnellzuges das Aussteigen in allen Stationen der Localstrecke zu ermöglichen, wurde der um 10 U. 50 M. Abds. in Wien ankommende Zug von Wr.-Neustadt im Verkehre belassen.

Zwischen Graz und Bruck a. d. Mur wurden die Züge Graz ab 4 U. 38 M. Nm. und Bruck a. d. Mur ab 6 U. 40 M. Abends, ferner auf der Linie Leoben—Bruck a. d. Mur die Züge Leoben ab 5 U. 50 M. Nm. und Bruck a. d. Mur ab 10 U. 15 M. Vm. eingestellt. Gleichfalls eingestellt wurde der Verkehr der Localzüge zwischen Klagenfurt und Unter-Drauburg, sowie zwischen Klagenfurt und Villach mit Ausnahme der Züge Klagenfurt ab 2 U. 20 M. Nm. und Villach ab 6 U. 55 M. Abds., die auch in der Winterperiode verkehren werden. Weiters entfallen auch die Züge Franzensfeste ab 8 U. 30 M. Vm., Lienz an 12 U. 54 M. Nm. und Villach ab 9 U. 35 M. Vm., dann Lienz an 12 U. 40 M. Nm. und Lienz ab 6 U. 35 M. Abds.

Auf der Tiroler Linie gelangten die alljährlich vorkommenden Modificationen wieder zur Durchführung. Die Tagesschnellzüge der Linie Budapest—Pragerhof verbleiben auch im Winter im Verkehre.

Der diesjährige Winterfahrplan in der Wiener Localstrecke ist gegenüber jenem des Vorjahres viel günstiger ausgestattet, indem die Züge ab Wr.-Neustadt 10 U. 20 M. Vm., Wien an 12 U. Mittags und Wien ab 7 U. 40 M. Abds., Wr.-Neustadt an 9 U. 11 M. Abds. auch im Winter im Verkehre verbleiben. Der

von Wien um 3 U. 30 M. Nm. abgehende Zug verkehrt bis Vöslau statt nur bis Mödling, und wurden zwischen Wien und Mödling vier Züge mehr eingeführt, und zwar Wien ab 2 U. 35 M. Nm., 6 U. 15 M. Abds. und 8 U. 45 M. Abds., dann Mödling ab 7 U. 39 M. Abds. Auch der Verkehr auf der Linie Liesing—Kaltenleutgeben hat eine Vermehrung der Züge aufzuweisen, und erhielten die Züge Wien ab 6 U. 45 M. Früh und 12 U. 35 M. Nm. in Liesing Anschluss nach Kaltenleutgeben. Auf der Linie Wien—Pottendorf wurde der Winterfahrplan vom Vorjahre wieder eingeführt.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Winterfahrordnung.) Im Fahrplane der Eisenbahn Wien-Aspang werden wie im Vorjahre der Zug Sollenau ab 5 U. 35 M. Früh, Wien an 7 U. 24 M. Früh, dann die Sonn- und Feiertagszüge Wr.-Neustadt ab 2 U. 40 M. Nm., Aspang an 3 U. 50 M. Nm. und Aspang ab 12 U. 45 M. Nm., Wr.-Neustadt an 1 U. 50 M. Nm., dann die Züge Aspang ab 8 U. Abds., Wien an 10 U. 37 M. Abds., ferner die Sonntagszüge Wien ab 10 U. 30 M. Abds., Klein-Schwechat an 10 U. 55 M. Abds. und Klein-Schwechat ab 11 U. 5 M. Abds., Wien an 11 U. 30 M. Abds. ausser Verkehr gesetzt. Der von Wien um 3 U. 20 M. Nm. abgehende Zug, sowie der in Wien um 5 U. 59 M. Nm. ankommende Zug wird, wie alljährlich, in der Strecke Wr.-Neustadt—Aspang nur an den Wr.-Neustädter Wochenmarkttagen, d. i. am Mittwoch und Samstag, eingeleitet. Einzelne Züge erleiden mit Rücksicht auf geänderte, bezw. verbesserte Anschlüsse nur unwesentliche Verschiebungen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei Personenzügen im II. Quartale 1896.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahre April bis Juni 1896 auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende März 1896, von 38.706 km (davon zweigeleisig 14.310 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 73.429 Schnellzüge, 736.638 Personenzüge und 307.767 gemischte Züge.

Geleistet wurden im Ganzen 49,816.243 Zugkilometer, bezw. im Tagesdurchschnitte 547.431 Zugkilometer und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitte 1287 Zugkilometer.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 9107 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres — 1677 Züge), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 4666 (— 472) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 4441 (— 1205). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 89 (— 30). In Folge der Verspätungen wurden 4321 (— 1157) Anschlüsse versäumt.

Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, die Main-Neckar Eisenbahn und die kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die kgl. Eisenbahn-Directionen in Essen, Elberfeld und Frankfurt a. M. an die ungünstigsten Stellen.

— (Kleinbahnprojecte) Der Fabriks- und Gutsbesitzer Schmidt in Reinerz plant eine elektrische Kleinbahn von Rückers nach Reinerz (Stadt).

Der Bauunternehmer Becker in Berlin beabsichtigt, schmalspurige Kleinbahnen anzulegen:

a) von Lübben über Straubitz, Byleguhre und Burg nach Cottbus;
b) von Byleu über Lieberose nach Jamlitz und
c) von Straupitz nach Goyatz.

Von dem Kreise Wittlage wird die Herstellung einer Kleinbahn von Bohmte nach Lübbecke oder Holzhausen geplant.

Ferner beabsichtigt die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin, eine mit Locomotiven zu betreibende Kleinbahn von Honnef a. Rh. nach Asbach zu bauen.

Preussen. (Ausführungsverordnung zum Gesetze vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 31. August 1896 an die kgl. Eisenbahndirectionen und die kgl. Eisenbahncommissäre nachstehenden Erlass gerichtet:

Nach § 5 der Ausführungsverordnung zum Reichsgesetze vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen, hat in Fällen einer wirklichen Infection eines Eisenbahnwagens durch Rinderpest, Milzbrand oder Maul- und Klauenseuche, oder des dringenden Verdachtes einer solchen Infection eine verschärfte Desinfection des Wagens in der daselbst angegebenen Weise stattzufinden. Das gleiche gilt nach den §§ 6 und 7 a. a. O. für die bei der Verladung und Beförderung der Thiere benutzten Geräthschaften, Rampen, sowie Ein- und Ausladeplätze.

Die Anwendung besonderer Vorsichtsmassregeln erscheint auch bei dem Rothlauf der Schweine, der Schweineseuche und der Schweinepest geboten, da diese Krankheiten ebenfalls zu den übertragbaren Seuchen gehören.

Aus diesem Grunde ist für dieselben durch Erlass des Herrn Reichskanzlers vom 2. April 1894 in den Provinzen Ost- und Westpreussen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien und Sachsen und später in weiterem Umfange die Anzeigepflicht eingeführt worden. Im Anschlusse hieran hat der Herr Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten die Landes-Polizeibehörden angewiesen, die zur Bekämpfung der vorerwähnten Schweineseuchen geeigneten Schutzmassregeln anzuordnen und hiebei die Nothwendigkeit der Desinfection der Räume, in denen kranke Thiere gestanden haben, hervorgehoben. Zu diesen Räumen sind auch die zur Beförderung benutzten Eisenbahnwagen zu rechnen.

In Uebereinstimmung hiemit wird die eingangs bezeichnete Ausführungsverordnung dahin ergänzt, dass auch bei dem Rothlauf der Schweine, der Schweineseuche und Schweinepest die daselbst in den §§ 5 u. ff. angeordnete verschärfte Desinfection stattzufinden hat.

— (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) Der Stadtgemeinde Buckow im Kreise Lebus ist nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ die in Aussicht gestellte Staatsbeihilfe zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Bahnhofe Dahmsdorf-Müncheberg der Ostbahn nach Buckow in Form bedingter Betheiligung an dem Unternehmen mit 50.000 Mk. nunmehr endgiltig bewilligt. Wie dem Kreise Ost-Prignitz, ist auch der Stadtgemeinde Buckow ein Vorzugsrecht in Bezug auf die Theilnahme an dem Reinertrage der Bahn dahin eingeräumt, dass die Stadtgemeinde vorweg 3·5 pCt. des ohne die Kosten des Grunderwerbes aufgewendeten Baucapitales erhält und der Staat mit dem Kreise Lebus und der Provinz Brandenburg erst dann an dem Reinertrage theilnimmt. Die zur Sicherung der fiscalischen Interessen an die Bewilligung der Staatsbeihilfe im übrigen geknüpften Bedingungen sind die gleichen, wie im Falle der Betheiligung an dem Kleinbahnunternehmen Löwenberg-Lindow.

Dem Kreise Rügen ist die zugesagte Staatsbeihilfe behufs Entlastung in seinen Aufwendungen für die Kleinbahnen auf Rügen in Form eines Darlehens von 300.000 Mk. zu 1·5 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen inzwischen ebenfalls endgiltig bewilligt.

Die Actiengesellschaft Greifenhagener Kreisbahnen zu Greifenhagen beabsichtigt, ihr bisheriges Unternehmen der Herstellung und des Betriebes einer Kleinbahn von Greifenhagen über Bahn nach Wildenbruch durch eine neue Kleinbahn von dem Haltepunkte Finkenwalde der Eisenbahn Stettin-Stargard nach Neumark zu erweitern. Diese Bahn soll volle Spurweite erhalten und mit Locomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden; die Kosten sind bei einer planmässigen Länge der Bahn von 22 km auf 960.000 Mk. veranschlagt. An ihrer Aufbringung im Wege der Ausgabe von Stammactien betheiligen sich die Provinz Pommern und der Kreis Greifenhagen je mit 170.000 Mk., zusammen 340.000 Mk., die Firma Lenz & Co. mit 100.000 Mk., von den zunächst Betheiligten die Pommer'sche Papierfabrik Hohenkrug mit 70.000 Mk. und andere mit 30.000 Mk., zusammen 540.000 Mk. Zur theilweisen Deckung des hienach verbleibenden Restes des Baucapitales von (960.000 — 540.000) 420.000 Mk. hat der Staat der Gesellschaft eine Beihilfe in Form eines unkündbaren Darlehens zu 2 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen, im übrigen unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dass dies Darlehen auf Grund des Gesetzes vom 19. August 1895, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, als erststellige Hypothek an der, wenn thunlich, durch Zusammenlegung der bereits im Betriebe befindlichen Kleinbahn Greifenhagen-Wildenbruch mit der neu zu bauenden zu bildenden Bahneinheit in das Bahngrundbuch eingetragen wird. Die freie Hergabe des für den Bau der Kleinbahn im Kreise Greifenhagen erforderlichen Grundes

und Bodens ist gesichert; im Kreise Randow wird der Grund und Boden unter Verwendung der von der Domänenverwaltung à fonds perdu bewilligten Beihilfe von 30.000 Mk. angekauft werden.

— (Directer Personen- und Gepäckverkehr über Berlin.) Am 1. October 1896 trat in der Ueberführung der mit directen Fahrkarten I. bis III. Classe über Berlin hinaus versehenen Reisenden vom Ankunftsbahnhofe nach dem Abfahrtsbahnhofe in Berlin, soweit nicht die Beförderung über die Stadtbahn erfolgt, eine Aenderung insofern ein, als von diesem Tage ab die Reisenden für ihre Ueberführung selbst zu sorgen haben. Auf Verlangen können diese Reisenden den bahnseitig zu stellenden Omnibus gegen vorherige Entnahme besonderer Omnibusfahrkarten (im Preise von 1.50 Mk. für Erwachsene und 0.75 Mk. für zahlungspflichtige Kinder) vom Zugführer benutzen. Das direct über Berlin hinaus abgefertigte Reisegepäck wird in Berlin nach wie vor bahnseitig, und zwar je nach dem gewählten Wege entweder mit der Stadtbahn oder mittelst Omnibus überführt.

— (Bezeichnung von Stationen). Durch die Eröffnung der Neubaustrecke Rogasen—Dratzig im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg am 1. October 1896 erhielt die Stadt Filehne ausser dem bisherigen Bahnhofe an der Bahnstrecke Kreuz—Schneidemühl noch einen zweiten, welcher an der genannten Neubaustrecke gelegen ist. Zur Unterscheidung dieser Bahnhöfe von einander hat daher der bisherige Bahnhof die Bezeichnung „Filehne Nordbahnhof" und der neue die Bezeichnung „Filehne Südbahnhof" erhalten.

— (Verkehrsbeschränkung auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin.) In Folge fortschreitenden Umbaues des Stettiner Bahnhofes in Berlin wurde daselbst die Kopf- und Viehrampe für die Ver- und Entladung von schwerwiegenden und grösseren Fahrzeugen (als Locomobilen, Maschinen, Künstlerwagen, Möbelwagen u. s. w.) vom 15. September bis 15. November 1896 gesperrt.

Russland. (Bau der Bahn Jeletz-Walniki.) Der Bau der Bahn von Jeletz, Station der Orel-Grjäsi-Bahn, nach Walniki, Station der Bahn Charkow-Balaschew, ist an mehreren Stellen zu gleicher Zeit in Angriff genommen worden und soll so gefördert werden, dass er in etwa $1^1/_2$ Jahren fertiggestellt sein wird.

— (Vorarbeiten für die Linie Staraja-Russa—Witebsk.) Die Rybinsk-Bologoje Eisenbahngesellschaft, der die Concession zum Baue der Bahn Bologoje-Pskow ertheilt worden ist, hat sich gegenwärtig auch die Erlaubniss erwirkt, die Voruntersuchungen für eine Bahn von Staraja-Russa, gegenwärtig Endstation der Nowgoroder Bahn (Tschudowo—Staraja-Russa), nach Witebsk, Station der Riga-Oreler Linie, vornehmen zu dürfen.

— (Betriebseröffnungen.) Auf der Strecke Buturlinowka—Kalatsch (Charkow-Balaschower Linie der Südostbahnen) ist am 12. Juli der regelmässige Personen- und Waarenverkehr eröffnet worden; ferner ist am 23. Juli die Verbindungsbahn zwischen der Westsibirischen Bahn und der Gouvernementsstadt Tomsk dem Betriebe übergeben worden.

— (Neue Bahnbauten.) Die „Erste Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Russland" hat die Genehmigung zum Bau und Betriebe folgender Zufuhrwege erhalten:

1. von Jurkowka, Station der Südwestbahnen, bis zur Stadt Jampol, 73 Werst lang;
2. von Rudniza, Halbstation der Südostbahnen, zur Station Golta der Südwestbahnen, mit Zweiglinien zu der Bersehadsker und Mogiljansker Zuckerfabrik, 205 Werst lang.

Beide Bahnen werden schmalspurig erbaut werden.

Schiffahrt.

Belgien. (Brüsseler Seecanal) Am 13. Juni hat sich in Brüssel für 90 Jahre, vom 11. Juli, dem Tage des die Satzungen genehmigenden Gesetzes ab gerechnet, die „Société du canal et des installations maritimes de Bruxelles" gebildet. Die Gesellschaft hat den Zweck:

1. von der Stadt Brüssel den Brüssel-Rupel-Canal von der Leopoldbrücke abwärts bis zum Rupel einschliesslich allen Zubehörs zu übernehmen;
2. diesen Canal in eine Seeschiffahrtsstrasse umzuwandeln;
3. einen Seehafen mit allem Zubehör: Werft, Lagerplätze, Docks, Quais, Lagerhäuser, Speicher, Schuppen, Krahne u. s. w. zu bauen;
4. den Canal, den Hafen und Zubehör zu betreiben, endlich
5. die der Stadt Brüssel gehörenden gegenwärtigen Docks zu betreiben.

Das Gesellschaftscapital beträgt 33,580.000 Frcs. und besteht aus Antheilen von je 50.000 Frcs.; es sind gezeichnet: 10,000.000 Frcs. vom Staat, 4,000.000 Frcs. von der Provinz Brabant, 14,400.000 Frcs. von der Stadt Brüssel, 1,232.000 Frcs. von der Gemeinde Molenbeek St. Jean, 837.000 Frcs. von Schaerbeek, 666.000 Frcs. von Saint Gilles, je 600.000 Frcs. von Anderlecht und Laeken, 504.000 Frcs. von Saint Josse ten Noode, 455.000 Frcs. von Ixelles, 135.000 Frcs. von Koekelberg, 100.000 Frcs. von Vilvorde und 50.000 Frcs. von Etterbeek. Die Antheile sind unveräusserlich und in 90 gleichen Beträgen von 3·5 pCt. des gezeichneten Capitals zu entrichten. Die Gesellschaft kann in Vertretung dieser Jahreszahlungen Schuldverschreibungen ausgeben.

Die Stadt Brüssel überweist der Gesellschaft 1. das Eigenthum des jetzigen Canals nebst Zubehör von der Leopoldbrücke bis zum Rupel, 2. die Nutzniessung des gegenwärtigen Lagerplatzes und Docks; der gegenwärtige Lagerplatz wird nach Eröffnung des neuen ausser Betrieb gesetzt und das Land der Stadt Brüssel zur Verfügung gestellt. Für diese Ueberweisungen erhält die Stadt Brüssel während der Gesellschaftsdauer 1. eine jährliche Rente von 19.250 Frcs. als Preis des Canals, 2. eine jährliche Rente von 344.636 Frcs., welche den jetzigen durchschnittlichen Reinertrag des Canals nebst Zubehör und Dock darstellt.

Der Verwaltungsrath besteht aus sieben Mitgliedern, von denen zwei von der Regierung, drei vom Brüsseler Gemeinderathe, einer vom Provinzialrath von Brabant ernannt werden, während einer als Vertreter der Vorortegemeinden von deren Bevollmächtigten zur Hauptversammlung erwählt wird. Die Verwaltungsräthe werden für sieben Jahre erwählt und alljährlich zu einem Siebentel erneuert; die ausscheidenden Mitglieder sind wieder wählbar. Der erste Verwaltungsrath bleibt indessen ununterbrochen sieben Jahre im Amt. Der Aufsichtsrath besteht aus drei Mitgliedern und wird jährlich von der Hauptversammlung zu einem Drittel erneuert. Jeder Genossenschaftler hat so viele Stimmen, als er Antheile von je 50.000 Frcs. (Bruchtheile nicht gerechnet) besitzt.

Nach Ablauf der Concession wird der Canal nebst Zubehör Eigenthum des Staates. Der Hafen nebst Lagerplätzen, Docks, Quais, Lagerhäusern, Speichern, Schuppen, Krahnen u. s. w. wird Eigenthum der Stadt Brüssel bis zur Grenze ihres Gebietes; ebenso verhält es sich mit der Werft. Die Stadt hat alsdann an die anderen Genossen den auf den Hafen entfallenden, durch die Gewinne nicht getilgten Theil des Anlagecapitals ohne Zinsen zurückzuzahlen. Der nach Bestreitung der Unkosten, der Gesellschaftslasten und Tilgungen verbleibende Reinertrag dient 1. zur Bildung der gesetzlichen Rücklage, 2. zur Zahlung eines Gewinnes bis zu 3·5 pCt. des gezeichneten Capitals. Von dem Ueberschusse dient die eine Hälfte zur Bildung einer besonderen Rücklage für Verbesserungen, Ausdehnungen und Erneuerungen, während die zweite Hälfte zur Zahlung eines weiteren Gewinnes an die Genossenschaftler verwendet wird. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Tarifirung von Nadelholzbrettchen („Dranitzen", das sind Schindeln ohne Nuth), 50 bis 180 cm lang und 20 bis 25 mm dick. Ueber eine diesbezügliche Anfrage einer k. k. Staatsbahn-Direction hat das Eisenbahnministerium derselben unterm 26. September bekannt gegeben, dass Nadelholzbrettchen („Dranitzen", das sind Schindeln ohne Nuth), 50 bis 180 cm lang und 20 bis 25 mm dick, unter die Pos. II—19, Punkt 3, der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I, subsumirt werden können. [E.-M.-Z. 2127/III.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Juli unterstellten Streeken.) Am 1. Juli gehörten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 74 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 45 deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 19 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),

e) 3 belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (Kgl. Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 522·29 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 81.320·08 km.

Hievon kommen auf:

1. a)	preussische Eisenbahnverwaltungen	27.476·84 km	
b)	bayerische (einschliesslich pfälzische) Eisenbahnverwaltungen . .	5.924·95 „	
c)	sächsische Eisenbahnverwaltungen	2.899·64 „	
d)	württembergische Eisenbahnverwaltungen . .	1.717·50 „	
e)	badische Eisenbahnverwaltungen	1.555·56 „	
f)	elsass-lothringische Eisenbahnverwaltungen . .	1.766·10 „	
g)	die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen deutschen Mittel- und Kleinstaaten	3.829·15 „	
	die deutschen Verwaltungen zusammen		45.169·74 km
2.	österr.-ungar. Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen 8.821·45 km, kgl. Ungarische Staatsbahnen 11.461·49 km)		29.277·00 „
3.	bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		105·05 „
4.	niederländische Verwaltungen		2.788·35 „
5.	luxemburgische „		166·17 „
6.	belgische „		702·88 „
7.	rumänische „		2.618·57 „
8.	russisch-polnische „		492·32 „
	Gesammtbetriebslänge .		81.320·08 km

Die Vereinsbahnen hatten Anfangs Juli 1895 eine Ausdehnung von 79.331·30 km; das Netz derselben ist daher in der Zeit vom 1. Juli 1895 bis dahin 1896 um 1.988·78 km gewachsen.

An dem Zuwachse sind betheiligt:

die deutschen Verwaltungen . .	mit 918·51 km	oder	46·18 pCt.
„ österreichisch-ungarischen Verwaltungen	„ 918·20 „	„	46·17 „
„ luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	„ 152·07 „	„	7·65 „

(„Ztg. d. V. D. E.-V.“)

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·16 km lange Strecke Derschlag-Bergneustadt der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCIII. Stückes.) Das am 2. October herausgegebene CCIII. Stück enthält unter

Nr. 2591: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. October 1896, Z. 92.049, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark nach Niederösterreich.

Nr. 2592: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 20. September 1896, Z. 123.652/I, betreffend die Absperrung des ganzen Bezirkes B.-Gradiska gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Borstenvieh.

Nr. 2593: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. September 1896, Z. 157.521, betreffend Einstellung des kleinen Grenzverkehres entlang des Gebietes der Gemeinde Sächs.-Kühnhaide, Amtshauptmannschaft Marienberg.

Nr. 2594: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. September 1896, Z. 157.327, betreffend die Einschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach Böhmen.

Nr. 2595: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. September 1896, Z. 154.277, betreffend die Bestimmung der Stadt Rakonitz als Consumort für geschlachtete Schweine aus Ungarn, Croatien-Slavonien, dem Occupationsgebiete und Serbien.

— (Inhalt des CCIV. Stückes.) Das am 3. October herausgegebene CCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2596: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 26. September 1896, Z. 20.018/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des CCV. Stückes.) Das am 5. October herausgegebene CCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2597: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. October 1896, Z. 92.682, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CCVI. Stückes.) Das am 6. October herausgegebene CCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2598: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. October 1896, Z. 17.266, betreffend die Beschränkung der Ein- und Durchfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus Rumänien nach der, bezw. durch die Bukowina.

Nr. 2599: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. October 1896, Z. 11.683, betreffend den Verkehr mit Handels-(Futter-)Schweinen aus Oberösterreich und Steiermark.

Nr. 2600: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. October 1896, Z. 11.684, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

Verlosungen.

Am 24. September:

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 1. October:

Bozen-Meraner Bahn. Actien und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 2 Jänner 1897).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. und 5 pCt. Prioritäten II. und III. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. steuerfreie und steuerpflichtige Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1897).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten und 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1897).

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1897).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Goldprioritäten, 4 pCt. und 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November 1896).

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1892 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1890 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Localbahn Wodnian-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1542	**Oesterr. Nordwestbahn**		Ordinäre Töpfer- und Steingutwaaren, verpackt	Gröschelnauth	Wien Oe.N.W.B. und Jedlesee	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten b) Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) Bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	ad a) Classe I ad b) Classe I ad c) Classe I	ad a) Classe II ad b) Classe A ad c) Classe B		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1543	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Brennholz (der Pos. II—20)	Malaczka	Schwechat-Kledering	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	26·0 kr.		Im Kartirungswege		
1544	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Libšic	Pardubic St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Waggons. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	33·2 kr.	26·4 kr.	6·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1545	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Farberden der Pos. E—22 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Schwarzbach (St.E.G.)	Ziv (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	80·0 kr.		Im Kartirungswege		
1546	**Südbahn-Gesellschaft**		Mahlproducte	Kalsdorf	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 20	14	6	Im Kartirungswege		
				Werndorf					20	14	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1547	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	P a n d o r f	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f	K r e u z e r 13	11	2	Im Kartirungswege		
					Penzing				13	11	2			
					Hütteldorf-Hacking				12	11	1			
					Weidlingau-Hadersdorf				12	11	1			
					Wien II (K.F.J.B.)				13	11	2			
					Nussdorf				12	11	1			
					Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Praterquai				16	14	2			
1548	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Teschen	G ö d i n g	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbaue von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen von Teschen, bezw. von Wien aufgegeben werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	K r e u z e r 35·8	28·6	7·2	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
					Wien Nordbahnhof				27·8	17·9	9·9			

Ingenieur und Werkstättenchef

in ungekündigter Stellung, 25 Jahre alt, Christ, verheiratet, mit siebenjähriger Bureau- und Werkstattpraxis, prima Zeugnissen, welcher bereits mit Erfolg in theilweise eigener Fabrik gearbeitet hat, im allgemeinen und Textilmaschinen-, sowie im Transmissionsbau, Giessereiwesen und Formmaschinen- und Buchhaltungswesen versirt ist, **sucht selbstständigen Posten.**

Geneigte Anträge unter **„V. K. 1881“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass) Wien I.** (535)

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Glessmanngasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt (526)

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien und Niederösterreich:

Carl Freytag, Wien, III., Marokkanergasse 1.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

1905

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 116. **Wien, 10. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Es wird hiemit zur Kenntniss der Abnehmer und Leser dieses Blattes gebracht, dass die **Redaction** desselben sich von Dienstag den 13. October d. J. ab **I. Bezirk, Elisabethstrasse 9 (Schillerhof), Mezzanin,** befindet.

Die Redaction.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, der Finanzen und des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Reichs-Kriegsministerium vom 1. October 1896,*) mit welcher einige Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 39, betreffend nachträgliche Bestimmungen zur Vorschrift vom 29. Jänner 1853, R.-G.-Bl. Nr. 16, wegen Vollzug des Allerhöchsten Waffenpatentes vom 24. October 1852, R.-G.-Bl. Nr. 223, abgeändert werden.

Artikel I.

Die §§ 2, 5, 6 und 8 der Ministerialverordnung vom 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 39, werden in ihrer bisherigen Fassung ausser Kraft gesetzt und haben fernerhin zu lauten:

§ 2.

Zur Erlangung eines Waffen- oder Munitionsgeleitscheines genügt die mündliche Anmeldung. Zur Ausstellung eines solchen Geleitscheines sind die k. k. Polizeibehörden, und wo solche nicht bestehen, die politischen Behörden erster Instanz ermächtigt, welche jedoch bei vorkommenden Anständen und Bedenken die Weisungen der vorgesetzten Behörde einzuholen haben.

In jenen Fällen, in welchen es sich um die Ein- oder Durchfuhr von Präparaten handelt, die dem Pulvermonopole unterliegen, sowie von Gegenständen, welche solche Präparate enthalten, bedarf es zur Erlangung des Munitionsgeleitscheines des Nachweises, dass die im § 19 der Zoll- und Staatsmonopolordnung vorgeschriebene monopolbehördliche Bewilligung zum Bezuge, bezw. zur Durchfuhr der betreffenden Sendung aus dem Auslande von Seiten der hiezu competenten Behörde (derzeit k. und k. Reichs-Kriegsministerium) bereits ertheilt worden ist.

§ 5.

Als Munition sind bei der Versendung anzusehen:

1. Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver), Schiessbaumwolle, sowie alle anderen zum Schiessen verwendbaren Explosivmittel.

2. Fertige Patronen für Feuerwaffen, Hohlgeschosse für Feuerwaffen und die Bestandtheile solcher Patronen

*) Enthalten in dem am 6. October 1896 ausgegebenen LXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 182.

und Geschosse, sofern in diesen Patronen, Hohlgeschossen oder deren Bestandtheilen Explosivstoffe irgend welcher Art enthalten sind. Zu diesen Gegenständen gehören insbesondere auch Flaubert-Munition, Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen, Zünder für Geschosse.

3. Sonstige Gegenstände jeder Art für Kriegszwecke, welche was immer für Explosivstoffe enthalten.

4. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

§ 6.

Bei Einlieferungen von ledigem oder patronirtem Pulver (§ 5, Punkt 1 und 2) aus den Privat-Pulverwerken und von den autorisirten Pulvererzeugern an die ärarischen Magazine, dann bei Versendung von Pulver aus letzteren an die licenzirten Pulver-Gross- und Kleinverschleisser, an Bergwerks- und Bau-Unternehmer und an Steinbruchbesitzer, desgleichen bei Pulversendungen der Gross- an die Kleinverschleisser und umgekehrt, endlich bei Pulverfrachten der licenzirten Verschleisser an die Consumenten — gleichviel ob das Pulver in den Originalgefässen des ärarischen Verlages oder in einer anderen, nach den bestehenden Vorschriften zulässigen Art verpackt ist — vertreten die Seitens der Artillerie-Zeugs- (Filial-) Depots und ihrer Verwaltungsabtheilungen gegen Entrichtung der Gestehungskosten stempelfrei ausgegebenen Plakate die Stelle der für Munitionssendungen sonst vorgeschriebenen Geleitscheine.

Die Plakate enthalten die Bezeichnung des Pulvers (Sorte) unter Angabe des Brutto- und Nettogewichtes, sowie des ärarischen Verlages, für welchen dasselbe bestimmt ist, oder aus welchem dasselbe stammt, den Namen (Firma) und Wohnort des Versenders und des Empfängers, sowie den Vermerk: „Dieses Plakat vertritt gemäss § 6 der durch die Ministerialverordnung vom 1. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 182, modificirten Ministerialverordnung vom 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 39, die Stelle des Munitionsgeleitscheines."

Die Plakate müssen auf der Aussenseite des zum Transporte bestimmten Gefässes (Verpackungsmittels) deutlich und fest in der Weise angebracht sein, dass dieselben beim Oeffnen des Gefässes (Verpackungsmittels) zerrissen werden.

§ 8.

Bei Ein- und Durchfuhrssendungen von Waffen und Munition haben die Eingangszollämter die Ausfertigungsdaten der Waffen- und Munitionsgeleitscheine auf der zollämtlichen Ausfertigung für die bezüglichen Waffen- und Munitionstransporte anmerkungsweise ersichtlich zu machen; die Waffen- und Munitionsgeleitscheine sind sohin dem Frachtbriefe, bezw. der Postbegleitadresse anzuschliessen.

Die monopolsbehördliche Bewilligung zum Bezuge, bezw. zur Durchfuhr von dem Pulvermonopole unterliegenden Sendungen ist stets der zollämtlichen Ausfertigung anzuschliessen.

Artikel II.

Die durch die vorstehenden Bestimmungen modificirte Ministerialverordnung vom 11. Februar 1860, R.-G.-Bl. Nr. 39, findet auf die Seitens der Militärverwaltung, sowie auf die an dieselbe zur Aufgabe gelangenden Waffen- und Munitionssendungen — ausgenommen die im § 6 bezeichneten Munitionssendungen — keine Anwendung. Rücksichtlich dieser Sendungen gelten die diesbezüglichen besonderen militärischen Vorschriften, bezw. die von der Militärbehörde den Parteien ertheilten Weisungen.

Artikel III.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Badeni m. p. **Gleispach** m. p. **Biliński** m. p. **Guttenberg** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 18. September 1896, Z. 6969/I, an sämmtliche Verwaltungen der Privatbahn- und Tramway-Unternehmungen, betreffend die Einleitung statistischer Erhebungen wegen Einführung einer obligatorischen Invaliditäts-, Alters-, Witwen- und Waisenversorgung der Privatangestellten.

In Berücksichtigung der in den Kreisen der Privatbeamten und deren Dienstgeber seit längerer Zeit in lebhafter Weise geäusserten Wünsche nach Einführung einer obligatorischen Invaliditäts-, Alters-, Witwen- und Waisenversorgung der Privatangestellten, hat sich das k. k. Ministerium des Innern bestimmt gefunden, diese Angelegenheit in ernste Erwägung zu ziehen und zunächst Erhebungen zur Beschaffung des für das Studium dieser Frage unerlässlichen statistischen Materials im Wege der politischen Landesstellen anzuordnen.

In Anbetracht der charakteristischen, von jenen der meisten übrigen Betriebe abweichenden Verhältnisse, wie selbe beim Eisenbahndienste bestehen, werden in die Seitens der Landesstellen nach dem Vorstehenden zu bewerkstelligenden Erhebungen die Verhältnisse des Eisenbahnpersonals nicht einbezogen, und hat es das Eisenbahnministerium übernommen, bezüglich der bei den Privatbahn-Unternehmungen Angestellten jene Daten zu erheben, welche geeignet sind, das vom k. k. Ministerium des Innern angestrebte statistische Gesammtbild der Lage der Privatangestellten hinsichtlich ihrer Versorgungsansprüche unter Berücksichtigung der dem Eisenbahndienste eigenthümlichen Momente entsprechend zu ergänzen.

Die geehrte Verwaltung erhält sohin in der Anlage drei Exemplare eines zu vorstehendem Behufe entworfenen Fragebogens mit der Einladung, je eines derselben mit den die Verhältnisse der Beamten, ein zweites mit den diejenigen der Unterbeamten und Diener betreffenden Daten entsprechend ausgefüllt, binnen längstens drei Wochen nach Erhalt dieses Erlasses mit der Firmazeichnung versehen anher in Rückvorlage zu bringen.

Als Richtschnur bei Ausfüllung dieser Bogen wolle die geehrte Verwaltung zur Kenntniss nehmen, dass im Sinne des bezüglichen Textes alle dortseitigen, im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in Beschäftigung stehenden Bediensteten mit Ausschluss der Arbeiter zu verstehen sind, gleichviel, ob dieselben im Jahres- oder Monatslohn stehen, oder gegen Wochenlohn oder Taggeld beschäftigt werden, ferner ob selbe männlichen oder weiblichen Geschlechtes sind.

Jedoch sind in diese Fragebogen nur die Daten solcher Angestellten des dortseitigen Eisenbahn-Unternehmens aufzunehmen, welche im directen Dienste dieses Unternehmens stehen, während die betreffenden Angaben, insoweit sie sich auf das von der Betriebsunternehmung beschäftigte Personal beziehen, von dieser letzteren unmittelbar anher zu erstatten sein werden, in welcher Richtung unter Einem die entsprechende Verfügung getroffen wird.

Wien, am 18. September 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Fragebogen für die Eisenbahnunternehmungen

zum Zwecke der statistischen Erhebungen über die Privatangestellten.

(Die Verwerthung der Angaben im Fragebogen für Steuerzwecke ist unbedingt ausgeschlossen.)

Von jedem Dienstgeber auszufüllen nach dem Stande vom 1. Juli 1896.

Firma der Unternehmung:

Sitz der Unternehmung:
(Bei Privaten: Wohnort des Dienstgebers.)

1. Frage.
   a) Wie gross ist die Gesammtzahl der Bediensteten, welche unter die Kategorie der Privatangestellten fallen?
   b) Wie hoch beläuft sich die Gesammtsumme der gegenwärtigen regelmässigen Jahresbezüge dieser Personen?

2. Frage.
   a) Ist für die dauernde Versorgung aller oder eines Theiles, in letzterem Falle, von wie vielen der unter a) angegebenen Personen, beziehungsweise von deren Angehörigen im Falle der Invalidität, des Alters oder des Todes Vorsorge getroffen?
   b) Wie hoch beläuft sich die Gesammtsumme der gegenwärtigen regelmässigen Jahresbezüge der sub 2, lit. a) angeführten Personen?

3. Frage.
   (Die Beantwortung dieser und aller folgenden Fragen entfällt im Falle der Verneinung der 2. Frage.)

   Besteht für die Erreichung der unter 2. bezeichneten Versorgungszwecke bei dem Dienstgeber ein besonderes Pensionsinstitut (Pensionsfonds)?

   Bejahendenfalls:

Unterfrage a) Welche Normen bestehen bei diesem Institute (Fonds) über die Beiträge der Angestellten und des Dienstgebers, sowie über die Versorgungsansprüche der ersteren?

(Möglichst detaillirt mitzutheilen. Der Beischluss des Statutes oder Regulatives für das Institut ist erwünscht und ersetzt die Beantwortung dieser Frage.)

Unterfrage b) Welche Resultate hat die Gebahrung des Pensionsinstitutes (Pensionsfonds) im Jahre 1895 namentlich hinsichtlich der Summe der eingezahlten Beiträge, der ausgezahlten Pensionen (letztere getrennt für Invaliden, Witwen und Waisen), der Anzahl der im Pensionsgenusse stehenden Personen (getrennt nach Invaliden, Witwen und Waisen), endlich hinsichtlich der Höhe des Institutsfonds (Ende 1895) ergeben?

(Der Beischluss eines die vorstehend bezeichneten Daten enthaltenden Jahresberichtes nebst Jahresrechnung ist erwünscht und enthebt von der Beantwortung dieser Frage.)

Unterfrage c) Besteht eine Garantie Seitens des Dienstgebers für die Erfüllung der von dem Pensionsinstitute (Pensionsfonds) zugesicherten Versorgungsansprüche?

4. Frage.
   Ist für den in Frage 2. bezeichneten Versorgungszweck durch Abschluss von Verträgen mit Pensionsvereinen oder mit Versicherungsgesellschaften unter Beitragsleistung oder wenigstens Vermittlung des Dienstgebers Vorsorge getroffen?

   Bejahendenfalls:

Unterfrage a) Bei welchen Pensionsvereinen oder Versicherungsgesellschaften?

(Anschluss der Statuten der betreffenden Pensionsvereine erwünscht).

Unterfrage b) Betreffen die Versicherungsverträge Renten oder Capitalien und bei Eintritt welcher Ereignisse (Invalidität, Alter, Tod) werden dieselben fällig?

Unterfrage c) Wie hoch beläuft sich der Gesammtbetrag der gegenwärtig versicherten Renten oder Capitalien für die hier in Betracht kommenden Angestellten?

5. Frage.

Hat der Dienstgeber den in Frage 2. bezeichneten Angestellten, beziehungsweise deren Angehörigen die Gewährung dauernder Versorgungsgenüsse aus eigenen Mitteln zugesichert?

Bejahendenfalls:

Unterfrage: Worin bestehen die Versorgungsgenüsse? (Möglichst detaillirt anzugeben.)

6. Frage.

Wie hoch beliefen sich die Kosten der in Frage 2. bezeichneten Fürsorge, soweit dieselben dem Dienstgeber zur Last fielen, im Jahre 1895:

a) für die Versicherung von Anwartschaften für den in Betracht kommenden Angestellten?

b) für etwaige aus eigenen Mitteln des Dienstgebers geleistete (flüssige) Pensionen?

Unterschrift des Dienstgebers.

Anleitung zur Ausfüllung des Fragebogens.

Zu Frage 1. Als regelmässige Jahresbezüge sind die gesammten Dienstesbezüge anzusehen, auf welche der Angestellte als Entlohnung für seine Dienstesverrichtungen per Jahr Anspruch hat, einschliesslich der dem Bediensteten etwa gebührenden Naturalbezüge (Naturaldeputate, freie Wohnung, Verpflegung u. dgl.). Die letzteren sind nach den örtlichen Durchschnittspreisen in Anrechnung zu bringen. Zu den regelmässigen Jahresbezügen gehören aber nicht unbestimmte, etwa von dem Ertrage des Unternehmens abhängige Remunerationen u. dgl., ferner auch nicht belastete Bezüge, als Diäten, Reisegelder u. dgl.

Die Fragen 2 bis 6 haben den Zweck, darüber aufzuklären, ob und in welcher Weise für alle oder für einen Theil der unter 1. a) bezeichneten Personen hinsichtlich einer Invaliditäts- oder Alters-, beziehungsweise Witwen- und Waisenversorgung eine Vorkehrung getroffen ist.

Hiebei ist zunächst an solche Vorkehrungen gedacht, welche unter Mithilfe, namentlich unter Beisteuer des Dienstgebers getroffen sind, sei es, dass der Dienstgeber zu einem bei der Unternehmung bestehenden Pensionsinstitute (Pensionsfonds) oder zu einem Pensionsvereine oder zu einer Versicherungsanstalt Beiträge leistet, sei es, dass er die Pensionen den Angestellten aus eigenen Mitteln zusichert, ohne einen besonderen Pensionsfonds zu dotiren.

Wenn der Dienstgeber alle oder einen Theil der Angestellten zum Abschlusse von Versicherungsverträgen (mit Versicherungsanstalten oder Pensionsvereinen) verhält, ohne selbst mit Beiträge zu leisten, so wäre dies bei Beantwortung der Frage 2 auseinanderzusetzen.

Die Frage 2 ist eine allgemeine. Im Falle ihrer Verneinung entfällt selbstverständlich die Beantwortung der folgenden Fragen.

Die Fragen 3, 4 und 5 halten die am häufigsten vorkommenden Fälle einer Versorgung der Angestellten und deren Hinterbliebenen auseinander, und zwar betrifft:

Frage 3 den Fall des Bestehens eines besonderen Pensionsinstitutes (Pensionsfonds) bei der Unternehmung selbst,

Frage 4 den Fall der Versicherung des Personals bei einem unabhängig von der Unternehmung bestehenden Pensionsvereine oder einer Versicherungsgesellschaft,

Frage 5 den Fall, dass der Dienstgeber den Angestellten Versorgungsgenüsse aus eigenen Mitteln zusichert, ohne einen besonderen Pensionsfonds zu dotiren.

Es ist vorauszusetzen, dass sich alle Fälle, in welchen Versorgungsansprüche der Bediensteten bestehen, unter eine dieser drei Kategorien subsumiren lassen. Sollte dies aber im einzelnen Falle nicht zutreffen, so wäre etwa im Anschlusse an Frage 2 über die Art und das Ausmass, sowie über die Modalitäten der bestehenden Versorgungseinrichtungen, namentlich auch darüber, wem die Kosten derselben zur Last fallen, genau Aufschluss zu geben.

Die Frage 6 b) wird selbstverständlich nur dann zu beantworten sein, wenn die Frage 5 zu bejahen war, beziehungsweise wenn etwa der Dienstgeber ausserhalb der bestehenden Versorgungseinrichtung in einzelnen Fällen noch aus eigenen Mitteln Pensionen oder Pensionszuschüsse gewährt hat.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Synowódzko nach Turka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ludwig Ritter von Baldwin-Ramułt im Vereine mit Bronislaus Ritter von Osuchowski und Gregor Ritter von Ziembicki die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Synowódzko der k. k. Staatsbahnen über Korczyn, Podhorodce, Kropiwnik und Issaje nach Turka im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 23. September 1896. Z. 7646/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. In Folge der Neuorganisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung sind die Functionen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen bezüglich der Durchführung des Baues der Wiener Stadtbahn mit 1. August 1896 an das k. k. Eisenbahnministerium übergegangen, in welchem zu obigem Zwecke eine eigene Abtheilung mit der Bezeichnung „k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn“ gebildet wurde. Derselben sind die für diesen Bahnbau errichteten Bauleitungen unmittelbar unterstellt. Dementsprechend wurde mit einem am 24. September 1896 zwischen der genannten Baudirection und der Commission für Verkehrsanlagen in Wien abgeschlossenen und von dem Herrn k. k. Eisenbahnminister genehmigten Nachtrags-Uebereinkommen einverständlich anerkannt, dass die sämmtlichen aus den beiden zwischen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien und der vorgenannten k. k. General-Direction über die Baudurchführung der Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn am 27. Mai 1893 und über jene der Localbahnlinien am 27. September 1894 abgeschlossenen, vom k. k. Handelsministerium unterm 6. Juni 1893, Z. 29.000, und 1. October 1894 genehmigten Uebereinkommen entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten im gleichen Umfange, wie sie bisher der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zustanden und oblagen, nunmehr auf die erwähnte k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn übergegangen sind, derart, dass diese k. k. Baudirection fortan als vertragsmässiger Mandatar der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für die bezeichnete Baudurchführung zu betrachten ist.

Localbahn Deutschbrod-Saar. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Baurath Oskar Baron Lazarini in Graz vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Deutschbrod-Saar die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt.
[E.-M.-Z. 5814/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Errichtung einer Station in Radwanitz: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Prüfung der Hochbauobjectspläne hinsichtlich des Projectes für die Ausgestaltung der Halte- und Ladestelle Radwanitz zu einer Verkehrs- und Frachtenstation für den 20. October anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer bestimmt.
[E.-M.-Z. 5265/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Melnik: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Melnik behufs Schaffung grösserer Verkehrskanzleien und Warteräume nebst entsprechender Verlängerung der Veranda den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4847/IV.]

— (Linie Mittelwalde—Prag: Herstellung eines Verbindungsgeleises mit der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Tinischt.) Das Project für die Herstellung eines Verbindungsgeleises mit der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft am nordwestlichen Ende der Station Tinischt wurde zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 2393/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Bauherstellungen in Adamsthal: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat dem Projecte für ein Gebäude mit anschliessenden Wirthschaftshöfen zu Stationszwecken und für die Erbauung eines normalen Abortes in der Station Adamsthal den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4852/IV.]

— (Herstellung eines heizbaren Warteraumes in der Haltestelle Bilowitz: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat dem Projecte für die Herstellung eines heizbaren Warteraumes in der Haltestelle Bilowitz den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 4947/IV.]

— (Linie Chotzen—Braunau: Herstellung eines Gepäcks- und Eilgutschuppens in Tynischt.) Die k. k. Statthalterei in Brünn wurde beauftragt, das Project über die Herstellung eines Gepäcks- und Eilgutschuppens in der Station Tynischt der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1059/IV.]

— (Linie Kunowitz—Ungar.-Hradisch: Verlängerung des Stutzgeleises in der Ungar.-Hradischer Zuckerfabrik: Bau- und Benützungsconsens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat dem Projecte für die Verlängerung des Stutzgeleises im Hofe der Zuckerfabrik der Firma A. May, H. May & Comp. in Ungar.-Hradisch den Bau- und Benützungsconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4706/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Anlage von zwei neuen Sturzgeleisen im Hofe der Schlapanitzer Zuckerfabriks-Actiengesellschaft.) Das Project für die Anlage von zwei neuen Sturzgeleisen im Fabrikshofe der Schlapanitzer Zuckerfabriks-Actiengesellschaft erscheint als entsprechend und wurde zur weiteren Behandlung im eigenen Wirkungskreise, bezw. zur Ertheilung des Bauconsenses an die k. k. Statthaltcrei in Brünn geleitet. [E.-M.-Z. 3127/IV.]

— (Herstellung einer Ladeschablone in Vlarapass: Bauconsens.) Dem Projecte für die Herstellung einer fixen Ladeschablone in der Station Vlarapass wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4863/IV.]

— (Linie Přelouč—Kalk-Podol: Adaptirung des Dienstgebäudes in der Ladestelle Prachowitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Adaptirung des Dienstgebäudes in der Ladestelle Prachowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums genehmigt. [E.-M.-Z. 4846/IV.]

Graz-Köflacher Bahn. (Linie Lieboch—Wies: Herstellungen an den Zugschranken in km 30·848: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz wurde beauftragt, hinsichtlich des Projectes für die Anbringung einer automatischen Stahldraht-Vergitterung und eines automatischen Läutewerkes bei den Zugschranken der Nieveauübersetzung in km 30·848, unter gleichzeitiger Ueberstellung dieser Schranken auf die Entfernungen von 3 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges, die politische Begehung vorzunehmen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5297/IV.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Linie Hietzing—Mödling: Herstellung einer Locomotivremise in Hietzing: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat dem Projecte für die Herstellung einer Locomotivremise in Hietzing den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4439/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Anordnung von Massnahmen zur Beseitigung der nachtheiligen Inductionsstrom-Einflüsse der Oberleitung für elektrische Strassenbahnen auf das hauptstädtische Telephonnetz.) Die Pachtunternehmung des Budapester staatlichen Telephonnetzes hat die Wahrnehmung gemacht, dass durch die Oberleitung der auf elektrischen Betrieb umgestalteten Strassenbahn Störungen im Telephonverkehre herbeigeführt werden und sie hat sich in dieser Angelegenheit an den Handelsminister mit einer Petition gewendet. Die für die Umgestaltung der Bahn exmittirte gemischte Commission, welche vom Minister beauftragt wurde, Erhebungen zu pflegen, fand die Beschwerde begründet und ordnete über Auftrag desselben die sofortige Anwendung der entsprechenden Vorkehrungen an, um diesen Uebelstand dauernd zu beseitigen.

— (Auszeichnung von Oberbeamten.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 116 verlautbart, dass Se. Majestät über Vortrag Seines Ministers am Allerhöchsten Hoflager in Würdigung der bei Ausführung der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore erworbenen Verdienste dem Staatssecretär des kgl. ungarischen Handelsministeriums Julius Csörgeö den Orden der eisernen Krone II. Classe, dem Ministerialrathe Ernst Wallandt das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, dem Sectionsrathe Béla Gonda den Orden der eisernen Krone III. Classe, schliesslich dem technischen Rathe Ignaz Linczbót, den Oberingenieuren Ernst Iszáky, Eugen Gruber und Georg Rupcsics das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens taxfrei zu verleihen geruhte.

Staatsbrücke über die Donau nächst dem Vámháztér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Eröffnung für den Verkehr und Brückentaufe.) Se. Majestät wohnte am 4. October der feierlichen Eröffnung und Einweihung der für Strasseneisenbahn-, Fuhrwerks- und Personenverkehr eingerichteten Donaubrücke nächst dem Vámháztér (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98) bei und gestattete, nachdem derselbe die letzte Niete symbolisch durch Druck auf einen elektrischen Taster eingeschlagen hatte, sowohl die Eröffnung des Verkehres als auch die Benennung der Brücke als „Franz Josef-Brücke". Nach erfolgter Einweihung und Schluss der Feierlichkeit fuhr Se. Majestät im ersten Wagen über die Brücke an das linksseitige Donauufer, worauf dieselbe dem allgemeinen Verkehre übergeben wurde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umgestaltung des Westbahnhofes.) Aus Anlass der in Ausführung begriffenen Umgestaltung des Westbahnhofes (früher Hauptbahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) beschloss die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, zwischen der Podmaniczky- und Szabolcsgasse mit Hebung des Niveau des Bahnhofes eine entsprechende breite Unterfahrt im Niveau der genannten beiden Gassen zu bauen, wodurch die sowohl den Bahn- als auch den Strassenfuhrwerksverkehr störenden dermaligen Niveau-Uebersetzungen der Bahnhofgeleise beseitigt werden.

Projectirte Zahnradbahn auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Projectirte Anwendung der hydraulischen Kraft als Motor.) Der Budapester Civilingenieur Novák, als Rechtsnachfolger des Ingenieurs Müller, hatte seinerzeit bei Vorlage des technischen Projectes für den Bau einer aus dem Bereiche des II. Stadtbezirkes (Ofen) auf die Höhe des Blocksberges führenden Zahnradbahn die Anwendung der hydraulischen Kraft als Betriebsmotor beantragt (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1890). Diesem Projecte gegenüber hat die Budapester Communalverwaltung die eingereichten Pläne für einen Wasserkraftbetrieb nicht angenommen und anstatt dessen einen elektrischen Betrieb verlangt (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 31). Dem nunmehrigen Concessionär Architekten Franz Novák ist es nun gelungen, hiezu die Patente des englischen Ingenieurs G. Croydon Marks zu gewinnen, dessen Bremsensysteme die weitestgehende Sicherheit des Betriebes gestatten, und nach welchen in der allerletzten Zeit in England mehrere Bergbahnen sogar durch belebte Stadtstrassen gebaut wurden. Mr. G. Croydon Marks, der im Interesse der Förderung der Realisirung des Projectes derzeit in Budapest weilt, hat der Communalverwaltung bereits derartige Beweise für die verkehrspolizeiliche und technische Solidität seines Systems geboten, dass, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, die Anwendung desselben im gegebenen Falle als gesichert zu betrachten ist.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Einführung eines Umsteigeverkehres im Anschlusse an die Züge der Vororte-Tramway-Gesellschaft.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat mit Genehmigung der hauptstädtischen Communalverwaltung und im Einvernehmen mit der Direction der Budapester Vororte-Tramway mit elektrischem Betriebe die Einführung eines wechselseitigen Umsteigeverkehres beschlossen. Der Umsteigeverkehr soll mit Beginn der Eröffnung der in Umgestaltung auf elektrischen Betrieb begriffenen Linie Ostbahnhof der kgl. Ungarischen Staatsbahnen—Calvinplatz der Strassenbahn-Gesellschaft beginnen, und wird, im Anschlusse an die Linie Budapest—Uj-Pest der Vororte-Tramway, der Preis einer Fahrkarte 10 kr. betragen. Des Ferneren werden derzeit bezüglich Einführung eines Umsteigeverkehres zwischen den Zügen der Strasseneisenbahn-Gesellschaft und jenen der Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Directionen gepflogen. Durch Einführung dieser wechselseitigen Anschlüsse zwischen den drei derzeit im hauptstädtischen Bereiche exploitirenden Strassenbahn-Gesellschaften wird eine bedeutende Verwohlfeilung der Fahrpreise und eine die Interessen des Publicums wesentlich fördernde Einführung geschaffen und eine namhafte Steigerung des Verkehres erzielt werden.

Südbahn - Gesellschaft. (Abtransportirung der Truppen, welche an den jüngst abgehaltenen Kaisermanövern nächst Csáktornya theilnahmen.) Der Abtransport der Truppen, die zu den diesjährigen, Ende September in Anwesenheit Sr. Majestät abgehaltenen grossen Corpsmanövern nächst Csáktornya und Varasd einbezogen und dort concentrirt waren, erfolgte auf den ungarischen Linien der Südbahn-Gesellschaft unter Leitung des gesellschaftlichen Betriebsdirectors für Ungarn, kgl. Rath Max Ritter v. Brám de Párdány, innerhalb 36 Stunden. Derselbe umfasste, das nördliche Corps betreffend, ohne Pferde und Fuhrwerke circa 48.000 Mann und erfolgte von den Stationen Csakathurn und Mura-Király der Südbahn auf eingeleisiger Bahn in 34 Zügen mit der grössten Präcision ohne Unfall oder Zugsverspätung präcis zu den fixirten Abfahrtszeiten jedes einzelnen Militärzuges. Die Truppen des südlichen, zumeist in Croatien dislocirten Corps wurden, nachdem der grössere Theil derselben den Rückmarsch in ihre Dislocationen auf der Strasse vollzog, nur in geringerem Ausmasse auf den Linien der königl. Ungarischen Staatsbahnen, und auch auf diesen durchaus regelmässig befördert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Juli 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli ergibt für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.833 km, Folgendes:

Im Monate Juli betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 45,145.273 Mk. oder 2,580.475 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1156 Mk. oder 3·96 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 76,727.958 Mk oder 5,623.090 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1932 Mk. oder 5·81 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Juli betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 125,661.475 Mk. oder 5,973.718 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3877 Mk. oder 2·89 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 249,317.952 Mk. oder 18,162.763 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7564 Mk. oder 5·72 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 39,963.031 Mk. oder 2,080.568 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6106 Mk. oder 3·04 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 77,010.122 Mk. oder 6,809.582 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11.591 Mk. oder 7·09 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Verlegung des Sitzes der Betriebsinspection Stettin 2.) Nach einer Bekanntmachung der kgl. Eisenbahndirection zu Stettin hat die Eisenbahn-Betriebsinspection Stettin 2, welcher die Strecken Bernau (ausschl.)—Angermünde—Pasewalk (ausschl.) und Angermünde—Schwedt a. O. unterstellt sind, vom 1. October 1896 ab unter der Bezeichnung „Königliche Eisenbahn-Betriebsinspection Eberswalde" ihren Sitz in Eberswalde. Von demselben Tage ab erhält die Eisenbahn-Betriebsinspection 4 mit den Strecken Podejuch (ausschl.) bis Reppen (ausschl.) und Wriezen—Jädickendorf die Bezeichnung Stettin 2.

— (Ausgabe von Zuschlagskarten.) Vom 1. September 1896 ab werden im Eisenbahn-Directionsbezirke Halle die für den Uebergang von Personen- auf Schnellzüge, sowie von einer niedrigeren zu einer höheren Wagenclasse zu lösenden Zuschlagskarten bei Schnellzügen versuchsweise direct vom Zugführer ausgegeben.

Bayern. (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnlinie Buchloe—Memmingen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen gelegene Eisenbahnstation Türkheim-Wörishofen führt vom 15. August 1896 ab die Bezeichnung „Türkheim in Bayern".

Sachsen. (Behördliche Controle über den gesammten elektrischen Betrieb.) Die stetig fortschreitende Entwicklung der Elektricität in Sachsen hat — wie die „Z. d. V. D. E.-V." berichtet — die sächsische Regierung veranlasst, den gesammten elektrischen Betrieb in Sachsen sowohl bei den Elektricitätswerken der Staatseisenbahnen wie in den gewerblichen Etablissements einer behördlichen Controle zu unterwerfen. Diese Controle soll von einer Centralstelle aus, deren Sitz sich im Finanzministerium in Dresden befindet, und an deren Spitze ein kgl. Commissär steht, ausgeübt werden. Die erforderlichen Mittel hiefür hat der Landtag bereits in seiner letzten Tagung bewilligt. Die Oberleitung über diese Controlstelle ist dem Baurath Professor Dr. Ulbricht, Vorstand der Betriebstelegraphen-Oberinspection der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, übertragen worden.

Frankreich. (Eröffnung neuer Bahnlinien.) Die Westbahn hat die eingeleisige und vollspurige, bereits seit 26. Juli vorläufig eröffnete Linie la Brohinière—Dinan (38·434 km) mit den Zwischenstationen Médréac, Plouasne Bécherel, du Quion Evran und du Hinglé, sowie den Haltestellen Saint André, Saint Juvat und Trévron dem Personen- und Eilgutverkehre übergeben; der Frachtgutverkehr wird erst nach Vollendung der erforderlichen Anlagen im Bahnhofe Dinan eröffnet werden. Die Westbahn hat ferner am 3. August die eingeleisige Schmalspurlinie (1 m) von Carhaix nach Rosporden (49·750 km) mit den Zwischenstationen Port Carhaix, Motreff, Gourin, Guiscriff und Scaër, sowie den Haltestellen Kerbiquet, Coatloch und Kernével dem

Personen-, Gepäcks- und Hundeverkehr übergeben; von den Zwischenstationen dienen übrigens nur Gourin und Scaër diesen Verkehrsarten, während alle übrigen nur für den Personenverkehr bestimmt sind. Die Westbahn hat schliesslich am 9. August von der eingeleisigen Linie Châteaubriant—Ploërmel die Strecke Châteaubriant—Ménac, welche von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude 42·807 km, bezüglich der neu hergestellten Strecke 38·831 km lang ist, mit den Zwischenstationen Rougé, Ercé Teillan und Bain, sowie den Haltestellen Ruffigné, Saint Aubin des Châteaux und la Robinais dem Betriebe übergeben; ferner hat die Ostbahn am 15. August den neuen Bahnhof Toul, sowie die Linie Toul—Pont Saint Vincent eröffnet.

Schweiz. (Haftpflicht der Eisenbahnen und Dampfschiff-Unternehmungen.) Der schweizerische Bundesrath beantragt nach der „Z. d. V. D. E.-V." bei den gesetzgebenden Räthen Uebertragung der Schadenersatz-Grundsätze des schweizerischen Obligationsrechtes (Art. 54, Art. 52 am Schluss und Art. 53, Alinea 2) auf die Eisenbahn-Haftpflicht. Dadurch erhält das Bundesgesetz über Haftpflicht der Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875 folgende Abänderungen und Ergänzungen:

Art. 5, Abs. 2 soll folgende Fassung erhalten: „Haben andere Personen durch die Tödtung ihren Versorger verloren, so ist auch für diesen Schaden Ersatz zu leisten." Als Abs. 4 zum gleichen Artikel wird folgende Bestimmung angenommen: „Ueberdies kann der Richter bei dieser Verstümmelung oder Entstellung, durch welche das Fortkommen des Verletzten erschwert wird, auch dafür eine Entschädigung zusprechen."

Art. 7 erhält folgende Fassung: „Bei nachgewiesenem Verschulden der Transportanstalt kann der Richter unter Würdigung der besonderen Umstände, namentlich in Fällen von Arglist und grober Fahrlässigkeit, dem Verletzten oder den Angehörigen des Getödteten, auch abgesehen von dem Ersatze des erweislichen Schadens, eine angemessene Geldsumme zusprechen."

— (Bahnverbindung Chur—Albula—Engadin—Meran.) Gegenwärtig werden Terrainaufnahmen für das Project einer Bahnverbindung Chur—Albula—Engadin—Meran, sogen. Orientbahnproject, von Herrn Guyer-Zeller, Verwaltungsraths-Präsident der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich, gemacht. Dieselben sollen so gefördert werden, dass im nächsten Winter die Planausarbeitung und die Kostenberechnung erfolgen kann. Es wird sich dann zeigen, ob dieses Project, welches das Zwischenstück einer neuen Bahnverbindung zwischen der Ostschweiz einerseits, dem Hafen von Triest und dem Orient andererseits bilden soll, mit Rücksicht auf die Kosten, die virtuelle Länge und die für eine Normalbahn aussergewöhnliche Höhenlage bis 1700 m über Meer concurrenzfähig ist und eine angemessene Rente verspricht.

— (Eröffnung der Bahnstrecke Landquart—Chur.) Am 29. August ist mit Genehmigung des schweizerischen Bundesrathes auf der Strecke Landquart—Chur der Rhätischen Bahn der Betrieb für den Personen-, Gepäck-, Thier- und Güterverkehr eröffnet worden. An dieser schmalspurigen Bahnstrecke (1 m), die parallel mit der Normalbahnlinie der Vereinigten Schweizerbahnen läuft, befinden sich die Stationen Landquart, Igis, Zizers, Untervaz, Trimmis, Haldenstein-Masans und Chur. Genannte Strecke gehört zu den Reformtarifbahnen. Für den Personenverkehr bestehen drei Wagenclassen (I.—III.).

— (Erweiterung des Strassenbahnnetzes in Basel.) Der Schweizerische Bundesrath hat am 7. August das allgemeine Bauproject (Situationspläne, Längenprofile und charakteristische Querprofile) für eine Erweiterung des Strassenbahnnetzes in Basel durch vier neue Linien, nämlich: Aeschenplatz-Breite, Kohlenberg-Missionsstrasse, Centralbahnhof-Wettsteinplatz-Badischer Bahnhof, Claraplatz-Kleinhüningerbrücke genehmigt.

— (Dauer der Sommerfahrordnung.) Das schweizerische Eisenbahndepartement hat das, anlässlich der jüngst abgehaltenen Fahrplanconferenz gestellte Begehren um Verschiebung des Beginnes der Winterfahrordnung auf den 15. October (statt 1. October) in Uebereinstimmung mit den Bahnverwaltungen abgelehnt. Dagegen hat es die Bahnverwaltungen eingeladen, die Sommerfahrpläne künftig mit 1. Mai in Kraft treten zu lassen. Die meisten Bahnen erheben dagegen keinen Einspruch; vorbehalten bleibt die Fahrordnung der Saisonzüge.

Schiffahrt.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Budapest. (Salondampfer „Franz Josef I.") Der Salondampfer „Franz Josef I.", auf dem anlässlich der Eröffnung des Eisernen Thores die Monarchen, Minister, Botschafter und Bischöfe der Feierlichkeit beiwohnten, wurde in der Schoenichen-Hartmann'schen Schiffswerfte im Laufe von 10 Monaten erbaut. Der Dampfer ist gegenwärtig der grösste Donaudampfer und ist in allen seinen Theilen aus inländischem Material hergestellt. Er hat eine Länge von 78 m, eine Breite von 7·7 m, eine Höhe von 2·7 m und bei voller Ausrüstung einen Tiefgang von 1·4 m. Die Triplex-Condensationsmaschine leistet bei 44 Umdrehungen 800 indicirte Pferdekräfte. Die zwei Doppelkessel besitzen eine totale Heizfläche von 300 m² und sind für 11 Atmosphären Spannung construirt. Der Dampfer ist mit elegant eingerichteten Speise- und Schlafsalons, sowie grossem Promenadedeck für Reisende I. und II. Classe versehen. Die Räume sind elektrisch beleuchtet, mit Dampf geheizt und entsprechend ventilirt. Derselbe fährt mit einer Geschwindigkeit von stündlich 22 km in der Berg- und von 31 km in der Thalfahrt.

Fiumaner Seehafenverkehr im I. Semester 1896. Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge gestaltete sich der Verkehr im Fiumaner Seehafen im I. Semester 1896 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1895) folgendermassen:

Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1896 (in Metercentnern):

Einfuhr	2,435.448
Ausfuhr	2,631.902
zusammen	5,067.350

und in den Hauptartikeln des Verkehres

a) bei der Einfuhr:

Kaffee	7.780
Agrumen	58.390
Tabak	19.680
Mais	4.010
Reis (bestehend zumeist aus Rohreis für die inländischen Reismühlen)	410.075
Oele, vegetabilische	11.620
Wein	379.920
Braun- und Steinkohle	372.870
Mineralien	49.500
Gerbstoffe	13.700
Mineralöle	179.630
Gummen und Harze	17.870
Jute	158.960
Eisen und Eisenwaaren	130.000
Baumwolle	14.950
Chemische Producte	41.400

b) bei der Ausfuhr:

Zucker	240.200
Weizen	45.700
Gerste	11.640
Mais	140.990
Fisolen	25.900
Mehl	494.500
Pflaumen	8.020
Sprit	5.760
Wein	9.300
Mineralwässer	15.050
Fassdauben	537.560
Gerbestoffe (Tanninextract)	60.140

Im Allgemeinen war der Seeverkehr im I. Semester ein recht umfangreicher, denn der Ausfall in dem einen oder anderen Massenartikel wurde durch den entsprechenden Zuwachs reichlich ersetzt. Die Lagerbestände erreichten gegen Ende Juli eine abnormale Höhe, denn in den der Bahn- und Seebehörde gehörigen, bezw. in den von denselben vermietheten Magazinen wurden 550.000 q Güter untergebracht (gegen 280.000 q im Juli 1895), worunter 175.000 q Zucker, 170.000 q Mehl, 24.500 q Getreide und Hülsenfrüchte, 49.700 q Wein, 30.000 q Jute, 6800 q Mineralwässer u. s. w. Seither wurden entsprechende Vorkehrungen getroffen, um angesichts des zu erwartenden stärkeren Cerealien-Exportes die nöthigen Räume zur periodischen Unterbringung der heranströmenden Gütermassen bereit zu haben. Was den Landverkehr von Fiume im ersten Halbjahre anbelangt, so zeigt derselbe ebenfalls eine aufsteigende Richtung, indem laut des vorliegenden statistischen Ausweises die Zu- und Abfuhren per Bahn 4,366.240 q (gegen 3,999 550 q im I. Semester 1895) betrugen, somit heuer eine Mehrbewegung von 366.690 q stattfand.

Elbe-Trave-Canal. (Jahresbericht der Canal-Baubehörde für die Zeit von deren Einsetzung bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95. Durch den Staatsvertrag zwischen der kgl. preussischen Regierung und der freien und Hansestadt Lübeck vom 4. Juli 1893 wurde zwischen diesen beiden deutschen Bundesstaaten die Herstellung eines neuen Schiffahrtscanales zur Verbindung der Elbe bei Lauenburg mit der Trave bei Lübeck an Stelle des bestehenden Stecknitz-Canales um den Gesammt-Kostenbetrag von 22,754.000 Mk., wozu die kgl. preussische Regierung ein Drittel beiträgt, vereinbart und der Stadt Lübeck die Bauausführung, sowie die seinerzeitige Verwaltung und Unterhaltung des Canales übertragen.

Zur Ausführung dieses Baues hat die Stadt Lübeck eine besondere Canal-Baubehörde, bestehend aus zwei Mitgliedern des Senates und sechs bürgerlichen Deputirten, deren Ernennung der Bürgerschaft zusteht, eingesetzt. Diese Behörde ist ermächtigt, über die Ausführung der Arbeiten und die Verwendung der dafür bewilligten Mittel im Einzelnen, insbesondere auch über die Reihenfolge der Arbeiten, über die für die einzelnen Bauwerke und Anlagen aufzustellenden Specialpläne und Specialkostenanschläge, sowie über etwaige im Laufe der Ausführung sich als nothwendig herausstellende unwesentliche Abänderungen des Projectes selbstständig zu beschliessen und bei allen mit der Ausführung zusammenhängenden Verhandlungen und Verträgen, soweit sich solche auf Angelegenheiten privatrechtlicher Natur beziehen, den lübeck'schen Staat zu vertreten. Als Oberbauleiter wurde der lübeck'sche Wasserbaudirector bestellt, welcher an den Sitzungen der Canal-Baubehörde als berathendes Mitglied theilnimmt, in rein technischen Fragen aber mit seiner Stimme den Ausschlag gibt.

Die besagte, zur Erstattung von Jahresberichten verpflichtete Commission hat nunmehr ihren ersten, die Zeit von ihrer Errichtung bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95 umfassenden Jahresbericht vorgelegt, aus dem Folgendes zu entnehmen ist.

Die Canal-Baubehörde trat am 5. October 1893 zu ihrer ersten Sitzung zusammen und erledigte in 30 Sitzungen 389 Eingänge und Vorlagen.

Die Thätigkeit der Behörde erstreckte sich zunächst auf die innere Geschäftsvertheilung, die Beschaffung der erforderlichen Bureauräume, die Regelung des Cassen- und Rechnungswesens, die Gewinnung der nöthigen Hilfskräfte und auf die Organisation der nach den deutschen Reichsgesetzen über das Kranken-, Unfalls-, Invaliditäts- und Altersversicherungswesen zu treffenden Einrichtungen. Sodann fanden Verhandlungen und Beschlüsse über den Grunderwerb und die Ausgestaltung der Bauentwürfe statt. Von den zum Canalbaue abzutretenden 680 Hektar Landes wurden etwa zwei Drittel im Wege gütlichen Vergleiches erworben. In 98 Fällen, 65 Hektar Land umfassend, hatten die Verhandlungen bisher noch keinen Erfolg. Vorauszusehen ist schon jetzt, dass mit der für den Grunderwerb veranschlagten Summe das Auslangen nicht gefunden werden wird.

Das technische Arbeitsgebiet erstreckte sich hauptsächlich auf die Inangriffnahme und Durchführung der speciellen Vorarbeiten, die jedoch durch mancherlei Umstände, insbesondere durch die Verzögerung der parlamentarischen Behandlung des Staatsvertrages im preussischen Landtage, sowie dadurch erschwert wurden, dass sehr eingehende Untersuchungen darüber gepflogen werden mussten, wie den seit Aufstellung des ersten generellen Canalprojectes erheblich gesteigerten Ansprüchen der Elbe-Schiffahrt, namentlich der im ersten Entwurfe unberücksichtigt gebliebenen, bei den späteren Verhandlungen mit Preussen aber für unabweislich gehaltenen Einführung eines organisirten Schleppzuges auf dem Canale thunlichst Rechnung getragen werden könne. Auch die Interessen des vom Canale berührten mecklenburg-strelitz'schen Landesgebietes mussten berücksichtigt werden. Zu diesen verwickelten Untersuchungen und Umarbeitungen des generellen Canalentwurfes gesellte sich der Nachtheil, dass die Bodenuntersuchungen an mehreren Stellen schlechten, triebsandigen Baugrund ergaben, daher die Lage sämmtlicher Schleusen im Stecknitzthale vom Möllnsee bis zur Trave verschoben werden musste, um wenigstens einigermassen besseren Untergrund zu gewinnen.

Trotz der weitausgedehnten Bohrungen ist es aber nicht gelungen, bei der Donnerschleuse und der Berkenthiner Schleuse eine Baustelle, bei welcher der dort überall anstehende thonhaltige Triebsand nicht angeschnitten wird, ausfindig zu machen, daher sich die Canal-Baubehörde entschliessen musste, die fraglichen Schleusen in dem schwierigen Bauterrain zu belassen und für die Herstellung dieser sehr kostspieligen Bauwerke solche Massnahmen zu treffen, welche ein Gelingen der schwierigen Bauausführung erhoffen lassen.

Bei der Umarbeitung des generellen Canalprojectes wurden zwei von den projectirten neun Schleusen, die Oberschleuse und die Bahndower Schleuse, weggelassen, daher sich der Schleusenaufstieg von der Elbe her in zwei, von der Trave aber in fünf Schleusen vollzieht. Die Schleusen erhalten die Form kesselartig ausgebildeter Schleppzugschleusen von 11·5—12 m Eingangsgrösse, eine nützbare Kammerlänge von 78·5 m und eine Lichtweite von 17 m, können sonach neben einem Schleppdampfer zwei grössere Canalkähne von 65 m Länge und 8·2 m Breite oder ein grösseres Elbschiff und kleinere Canalkähne gleichzeitig aufnehmen. Es lässt sich sonach ein organisirter, durch die Schleusen keine empfindliche Störung erleidender Schleppzugbetrieb einführen. Auch ist für seinerzeitige Heranziehung der elektrischen Kraft zu Betriebszwecken Vorsorge getroffen. Die ursprünglich angenommenen einschiffigen Pfeilerbrücken sind in solche mit zweischiffiger Durchfahrt von rund 27 m lichter Durchfahrtsweite umgewandelt worden. Die Lichthöhe der Brücken über dem Canalspiegel wurde auf 4·5 m erhöht.

Bodenuntersuchungen wurden in ausgedehntem Masse vorgenommen, und nicht weniger als 605 Bohrlöcher von 2·5 bis 25 m gebohrt, an einer besonders ungünstigen Stelle sogar Schächte abgetäuft. Endlich wurden auch zahlreiche Vermessungsarbeiten ausgeführt.

Ausgegeben wurden von der Canal-Baubehörde bis 31. März 1895 insgesammt 535 750·76 Mk., davon für Grunderwerb 306.945·40 Mk., für Bauwerke 35.649·40 Mk., für specielle Vorarbeiten 193.155·96 Mk.

Nürnberg. (Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg im Jahre 1895.) Laut des Jahresberichtes der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken für das Jahr 1895 gestaltete sich im Berichtsjahre der Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg folgendermassen:

Zu Berg (Richtung nach der Donau) sind auf Schiffen durchgegangen: 628·45 t, darunter 479·9 t Gemüse und Pflanzen, 43·05 t Zucker, 34·65 t Petroleum; angekommen: 762·75 t, darunter 130·20 t Farbholz, Farbwaaren, 30 t Weizen und Spelz, 34·80 t andere Getreide und Hülsenfrüchte, 21·35 t Obst, frisches, trockes, 60·50 t harte Stämme, 25 t Mehl und Mühlenfabrikate, 61·85 t Zucker, 99·90 t fette Oele und Fette, 19·05 t Steine; abgegangen: 2867·60 t, darunter 162·60 t verarbeitetes Eisen, 20 t Roggen, 20·30 t Hafer, 35·90 t Instrumente, Maschinen, 25·75 t Kaffee, 135·75 t Zucker, 48·65 t fette Oele und Fette, 35·25 t Petroleum, 242·90 t Steine, 215·20 t Steinkohlen, 1735·35 t Braunkohlen.

Zu Thal (Richtung nach dem Main) sind durchgegangen: 22.046·15 t, darunter 285·85 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 76 t Weizen und Spelz, 229·35 t harte Stämme, 202·55 t harte Brennholzscheite, 13.131·80 t weiche Stämme, 562·40 t weiche Schnittwaare, 3670·60 t weiche Brennholzscheite, 3756·05 t Steine, 63·95 t Mauersteine; angekommen: 34.009·45 t, darunter 364·05 t Weizen und Spelz, 56·65 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 267·55 t harte Stämme, 197·75 t harte Brennholzscheite, 5355·65 t weiche Stämme, 169·10 t weiche Schnittwaare, 4771·90 t weiche Brennholzscheite, 15.141·70 t Steine, 7482·10 t Mauersteine; abgegangen: 431·85 t, darunter 22·45 t Soda, 49·65 t verarbeitetes Eisen, 82·55 t weiche Schnittwaare, 102.55 t Branntwein.

In Flössen sind zu Thal (in der Richtung nach dem Main) durchgegangen: 3347·05 t weiche Stämme; angekommen: 145·30 t weiche Stämme.

Worms. (Hafenverkehr im Jahre 1895.) Laut des Jahresberichtes der grossherzoglich hessischen Handelskammer zu Worms sind im Jahre 1895 im dortigen Hafen angekommen zu Berg: 1419 Schiffe (und zwar 607 Personen-, 367 Güter- und 445 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 121.572 t, darunter 192 badische, 3 bayerische, 36 hessische, 417 niederländische und 771 preussische; zu Thal: 1853 Schiffe (und zwar 367 Personen-, 243 Güter- und 1243 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 54.665 t, darunter 123 badische, 336 bayerische, 956 hessische, 186 niederländische und 252 preussische.

Zu Berg abgegangen sind: 1881 Schiffe (und zwar 254 Personen-, 215 Güter- und 1412 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 3157 t, darunter 165 badische, 333 bayerische, 976 hessische, 157 niederländische und 250 preussische; zu Thal abgegangen sind: 1115 Schiffe (und zwar 540 Personen-, 329 Güter- und 246 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 17.098 t, darunter 125 badische, 2 bayerische, 27 hessische, 334 niederländische und 627 preussische.

Zu Thal sind angekommen: 42 Flösse mit 3153 t Stämmen weiches Holz; zu Thal abgegangen sind: 2 Flösse mit 125 t Stämmen weiches Holz.

An Gütern sind angekommen zu Berg u. A.: 180·9 t Lumpen aller Art, 1067·3 t Farbholz, 194 t verarbeitetes Eisen aller Art, 198·7 t Cement, Trass, Kalk, 36.181 t Weizen und Spelz, 5971·8 t Roggen, 168·8 t Hafer, 96·7 t Gerste, 536·5 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 590·2 t Oelsaat, 183·7 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 87·4 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 126·7 t Fastage, Fässer, Kisten, 784·2 t Mehl und Mühlenfabrikate, 98·1 t Reis, 113·5 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 498·9 t Zucker, Melasse und Syrup, 1558·8 t Oele und Fette, 92·6 t Steine und Steinwaaren, 69.653·8 t Steinkohlen, 151·2 t Coaks, 111·5 t Theer, Pech, Harz aller Art, Asphalt, 724·5 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; zu Thal u. A.: 17.149·5 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 645·8 t Weizen und Spelz, 267·4 t Roggen, 122·6 t weiche Schnittwaaren, 2383·5 t Borke, Lohe, 86·4 t Fastage, Fässer, Kisten, 128·1 t Mehl und Mühlenfabrikate, 167·6 t Oele und Fette, 978 t Petroleum und andere Mineralöle, 32.105·7 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Abgegangen sind zu Berg u. A.: 232·6 t Soda, 112·7 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 704·4 t Gerste, 417·9 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 251·9 t Borke, Lohe, 75·7 t Wein, 282·6 t Mehl und Mühlenfabrikate, 114 t Oele und Fette, 131·2 t Steine und Steinwaaren; zu Thal u. A.: 219·7 t Soda, 459·7 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 7383 t Gerste, 1006·4 t Gemüse und Pflanzen, 494·9 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 719·9 t Wein, 2102·5 t Mehl und Mühlenfabrikate, 83·2 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 619·1 t Zucker, Melasse, Syrup, 81·1 t Oele und Fette, 718·3 t Steine und Steinwaaren, 62·7 t Theer, Pech, Harz aller Art, Asphalt.

Verschiedene Mittheilungen.

Statistisches Departement des k. k. Eisenbahnministeriums. Die Bureaux des Statistischen Departements im Eisenbahnministerium befinden sich von Montag den 12. October ab I., Elisabethstrasse Nr. 9 (Schillerhof), Mezzanin.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken

(Györ-) Györ-Szabadhegy—Bakony-St. László (34·84 km) und Sajó-Ecseg—Torna (58 km), welche im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehen und am 11., bezw. 23. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden,

Craiova-Calafat (107 km) der Rumänischen Staatseisenbahnen, welche am 15. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, und

Bayreuth—Warmensteinach (22·93 km) der Bayerischen Staatseisenbahnen, welche ebenfalls am 15. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde,

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner werden die Strecken

Rogasen—Dratzig (—Kreuz) (68·23 km) der kgl. Eisenbahndirection Bromberg,

Schönebeck—Blumenberg (25·48 km) der kgl. Eisenbahndirection Magdeburg,

welche am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, und

Jauer—Rohnstock (14·36 km) der kgl. Eisenbahndirection Breslau,

welche am 15. October dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro September 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	3494·14	3452·59	3547·14	3399·59
Roggen	342·54	939·64	491·46	790·72
Gerste	831·16	418·13	423·85	825·44
Hafer	135·69	408·56	304·25	240·00
Mais	4936·43	490·78	1231·58	4195·63
Mehl	217·30	102·00	88·60	230·70
Wein	3414·07	144·36	607·10	2951·33
Verschiedene	9436·81	1416·74	4220·95	6632·60
Zusammen	22808·14	7372·80	10914·93	19266·01
Versicherungswerth	568.290	47.250	169.070	446.470

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	4	7	22
Versicherungswerth .	166.101	19.530	36.756	148.875
Abgesondert übertragene Warrants . .	6	2	1	7
Versicherungswerth .	66.400	4.300	3.530	67.170
Lombardbetrag . . .	43.500	1.800	1.700	43.600

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat September 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten September	Ausgelagert vom ersten bis letzten September	Stand am letzten Septbr. 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	79.755	14.254	30.639	63.370
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	6.932	257	722	6.467
Kaffee	3.387	464	653	3.198
Wein	4.219	3.244	2.990	4.473
Zucker	47.655	6.658	22.073	32.240
Diverse	17.562	3.631	4.201	16.992
Assecuranzwerth . . fl.	3,671.094	589.455	1,262.030	2,998.519

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten September	Zurückgelangt vom ersten bis letzten September	Stand am letzten Septbr. 1896
Lagerscheine:				
Stück	23	4	2	25
Versicherungswerth . fl.	50.550	6.500	5.000	52.050
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	10.900	—	—	10.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat September 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten September	Ausgelagert vom ersten bis letzten September	Stand am letzten Septbr. 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	88.742	18.680	21.202	86.221
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	586	4.978	918	4.646
Gerste	2.710	2.460	403	4.767
Mais	80.308	6.312	18.768	67.852
Diverse	5.138	4.930	1.112	8.956
Assecuranzwerth . . fl.	462.755	114.250	110.290	466.715

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten September	Zurückgelangt vom ersten bis letzten September	Stand am letzten Septbr. 1896
Lagerscheine:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat September 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Hanfsamen	101·06	—	—	101·06	—	—	—	—
Gerste	52·40	—	—	52·40	—	—	—	—
Hafer	—	514·50	—	514·50	—	—	—	—
Erbsen	—	—	—	—	82·37	—	—	82·37
Bohnen	1.206·13	199 33	—	1.405·46	124·27	—	—	124·27
Raps	—	—	—	—	—	—	—	—
Zucker	57·76	—	13·40	44·36	—	—	—	—
Leinsamen	3·72	—	—	3·72	—	—	—	—
Leindotter	27·59	—	—	27·59	—	—	—	—
Thymothe	21·74	—	—	21·74	—	—	—	—
Diverse	495·05	676·78	121·14	950·69	—	—	—	—
Zusammen	1.965·45	1.290·61	134·54	3.121·52	206·64	—	—	206·64
Versicherungswerth . . fl.	24.231	9.554	3.738	30.047	2.050	—	—	2.050
Spiritus	3.235·90	227·47	383·98	3.079·39	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	46.428	2.957	5.737	43.648	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	6	10	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	14.789	21.142	7.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	9	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	13.783	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	8.060	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages XIII.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1896 gelangte zum Bayerisch-Belgischen Gütertarife vom 1. Juni 1883 der Nachtrag XIII zur Einführung. (Die frühere Bezeichnung „Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr" ist entfallen, nachdem die Grosse Englische Ostbahn dem betreffenden Verkehre nicht mehr angehört.)

Durch vorerwähnten Nachtrag XIII, welcher verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält, gelangten auch sämmtliche für Lindau Stadt und Lindau Rangirbahnhof bestehenden Sätze mit 1. Juni 1896 zur Aufhebung.

Die Abfertigung für Transporte von und nach Lindau Rangirbahnhof im Verkehre mit belgischen Stationen erfolgt bis auf Weiteres zu den Tarifsätzen für Lindau (Stadt) des Belgisch-Südwestdeutschen Gütertarifes vom 1. Juni 1896. (Siehe diesbezüglich auch die Kundmachung in Nr. 64 ex 1896 dieses Blattes auf Seite 1137.)

Wien, am 8. October 1896. [731]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Expresszugsverkehr Ostende-Wien-$\frac{\text{Constantinopel.}}{\text{Triest.}}$

Tarif für Zuschlagsgebühren im Personenverkehre.

Mit 1. November 1896 tritt ein neuer Tarif über die im Verkehre der Expresszüge Ostende-Wien-$\frac{\text{Constantinopel}}{\text{Triest}}$ einzuhebenden Zuschläge in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes werden bei den betheiligten österreichischen Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich erhältlich sein.

Wien, am 2. October 1896. [732]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kürzung der Ladefristen für Getreideschleppladungen.

Ab 10. October 1896 bis auf Weiteres werden — mit Rücksicht auf den gegenwärtig ausserordentlichen Schleppbedarf — sowohl für bereits schwimmende als auch für neu aufzugebende Getreideschleppladungen die im Getreidespecialtarife vom Schiffahrtsbeginn 1895 vorgesehenen Ladefristen bei Schleppladungen von 2500 q und mehr um 2 Tage, bei Schleppladungen unter 2500 q um 1 Tag gekürzt.

Für Exportladungen nach Bayern werden die Einladefristen durchgehends ohne Rücksicht auf das Quantum der Ladung des Schleppes um 1 Tag gekürzt.

Nebst diesen Ladefristkürzungen bleiben die verlautbarten, ab 5. October 1896 giltigen erhöhten Wartegelder bis auf Weiteres gleichfalls in Kraft.

Wien, am 7. October 1896. [733]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Reducirung der lagergeldfreien Frist in der Station Görz anlässlich der Ueberfüllung der Magazine.

Wegen Ueberfüllung der Lagerräume in Folge bedeutenden Güterandranges und demselben nicht entsprechender Abfuhr wird auf Grund des § 69, Absatz (7), des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. des Art. 19 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, vorbehaltlich der Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde, bis auf Weiteres die tarifmässige lagergeldfreie Frist für ankommende Magazinsfrachtgüter in der Station Görz auf 48 Stunden reducirt.

Wien, am 7. October 1896. [734]

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages zu den Reexpeditions-Tabellen.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 gelangt ein Nachtrag II zu den ab 1. October 1894 giltigen Reexpeditionstabellen, Theil II, zur Einführung.

Derselbe enthält:

Ergänzung, resp. Modification der Reexpeditions-Tabellen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 10 Heller per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 3. October 1896. [735]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 werden die directen Frachtsätze zwischen Friedland i. B. und Raspenau-Liebwerda einerseits und Hirschfelde und Ostritz der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits im Schlesisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 4. October 1896. [736]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Ausgabe von Nachträgen.) Am 1. October wurde der 6. Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgut" zur Ausgabe gebracht.

Zum II. Theile der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes: „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften", ist ein 3. Nachtrag, enthaltend u. A. anderweitige Bestimmungen für den Verkehr nach Rumänien, ausgegeben worden.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Einführung des Nachtrages III.) Am 1. October 1896 trat der Nachtrag III zum Gütertarife in Kraft.

Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von 10 Pf. für das Stück zu beziehende Nachtrag enthält im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg, Wahrstedt-Velpke und Welsleben des Directionsbezirkes Magdeburg, sowie für die Stationen Leutzsch, Plagwitz-Lindenau und Schönfeld bei Leipzig des Directionsbezirkes Halle. ferner Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen im Verkehre mit Konnewitz und ausserdem eine Bestimmung, wonach am 15. November 1896 der Artikel Kalkerde (erdiger, kohlensaurer Kalk) aus dem Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) wieder ausscheidet.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr, Gruppe III/V, und Güterverkehr der Gruppe V. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquetts.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 traten in den vorbezeichneten Verkehren Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquetts von der Station Delitzsch bei Halle a. d. S. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Halle, Grossbeeren, Ludwigsfelde und Trebbin in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Tarifirung von Rübenerde.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 wird Rübenerde — d. i die bei der Anfuhr und dem Reinigen der Zuckerrüben in den Fabriken abfallende Erde — im Staatsbahn-, Gruppen- und Wechselverkehre, ferner im Wechselverkehre mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn von den Stationen, an welchen sich Zuckerfabriken befinden, zu ermässigten Ausnahmefrachtsätzen abgefertigt.

Die Beförderungsbedingungen sind dieselben wie für Mergel zum Düngen. Die Frachtsätze sind diejenigen des Ausnahmetarifes 5 für Wegebaumaterialien.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil III A und III B. (Ausgabe von Tarifnachträgen.) Mit Giltigkeit vom 1. November neuen (20. October alten) Stils 1896 wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil III A, der zweite und zum Theil III B der dritte Nachtrag herausgegeben. Beide Tarifnachträge enthalten Ergänzungen, Berichtigungen — darunter auch unwesentliche Frachterhöhungen — und für verschiedene deutsche (namentlich auch bayerische) und russische Stationen neue directe Frachtsätze. Druckabzüge sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 40 Pf., bezw. 25 Pf. erhältlich.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Golzern.) Mit Giltigkeit vom 20. September 1896 wurde die sächsische Station Golzern in die Ausnahmetarife 9 und E für Eisen und Stahl u. s. w. des obenbezeichneten Verbandsgüterverkehres einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen Auskunft zu erhalten.

Personen-, Gepäck- und Expressgut-Verkehr mit Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Tarif vom 1. November 1893. (Directe Abfertigung von Gepäck- und Expressgutsendungen.) Ab 1. November werden von sämmtlichen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Gepäck- und Expressgutsendungen nach Stationen der Localbahnen

Sonthofen-Oberstdorf,
Oberdorf b/B.-Füssen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen und
Fürth-Zirndorf-Cadolzburg

der Localbahn-Actiengesellschaft in München direct abgefertigt.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Wirksamkeit vom 1. October gelangte für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg, Stettin einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Gütertarif zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden die folgenden Tarife nebst Nachträgen aufgehoben:

1. der Berlin-Bayerische Gütertarif, Theil II, vom 1. Mai 1892;
2. der Ostpreussisch-Bayerische Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1892 — der Verkehr mit den Stationen Miloslaw, Schwerssenz, Stralkowo, Wreschen des Directionsbezirkes Posen geht gleichzeitig in das Tarifheft 1 des Schlesisch-Süddeutschen Verbandes über;
3. das Tarifheft 1 des Schlesisch-Süddeutschen Verbandes vom 1. Juni 1892 rücksichtlich des Verkehres mit den Stationen:
   a) Frankfurt a. O., Fürstenberg a. O., Guben, Neuzelle des Directionsbezirkes Berlin,
   b) Arnswalde, Grube Vaterland, Samter, Wronke des Directionsbezirkes Bromberg,
   c) Bärwalde N.-M., Beuthen a. O., Beutnitz, Fürstenfelde, Göritz, Greifenhagen, Grünberg i. Schles., Königsberg N.-M., Neumühl-Kutzdorf, Neusalz a. O., Vietnitz des Directionsbezirkes Stettin;
4. der Magdeburg-Bayerische Gütertarif, Theil II, vom 1. October 1892 rücksichtlich des Verkehres mit den Stationen Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Magdeburg, Neubabelsberg, Potsdam, Schlachtensee, Steglitz, Wannsee, Werder, Wildpark, Zehlendorf des Directionsbezirkes Berlin;
5. der Thüringisch-Bayerische Gütertarif, Theil II, vom 1. September 1891, rücksichtlich des Verkehres mit den Stationen Gross-Lichterfelde an der Bahn Berlin-Halle, Mahlow, Marienfelde, Rangsdorf, Zossen des Directionsbezirkes Berlin;
6. der Hannover-Bayerische Gütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1889 rücksichtlich des Verkehres mit der Station Spandau des Directionsbezirkes Berlin.

Aus dem Ostpreussisch-Bayerischen Gütertarif geht der Ausnahmetarif 6 für Flachs etc. in den allgemeinen Königsberger Reexpeditionstarif für Flachs etc. über.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Jänner 1897 giltig.

Der Tarif kann zum Preise von 1 Mk. 40 Pfg. bezogen werden.

Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für Harz.) Mit Wirksamkeit vom 22. September sind die Stationen Furth i. W. und Passau in den Ausnahmetarif für Harz mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen worden:

Von	Nach	
	Furth i. W.	Passau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Frankfurt a. M.	1·71	1·96
Frankfurt a. M.-Sachsenhausen		
Gustavsburg	1·82	2·07
Kastel Ort	1·86	2·11
Kastel Hafen	1·83	2·08
Ludwigshafen a. Rh.	1·90	2·15
Mainz C.-B.	1·87	2·12
Mainz Hafen	1·83	2·08
Mannheim Bad. Bahn	1·85	2·10
Mannheim Hess. Ludw.-Bahn	1·85	2·10
Mannheim Neckarvorstadt	1·85	2·10

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Einführung des Nachtrages III.) Mit Giltigkeit vom 1. October ab gelangte der Nachtrag III zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B zur Verkehrsordnung;
II. Ergänzung der Ziffern 5 und 9 c des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter;
III. Ergänzung der Position „Graphit“ im Specialtarife II der Güterclassification;
IV. Berichtigungen;
V. Theilweise Aenderung, bezw. Ergänzung des Tarifkilometers;
VI. Ergänzung, bezw. Berichtigung der Ausnahmetarife.

Dieser Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

— (Ergänzung des Nachtrages I.) Auf Seite 25 des Nachtrages I vom 1. Jänner 1896 ist beim Ausnahmetarif Nr. 22 b zu ergänzen:

ab Zwiesel nach Asch . . . 2·28 Mk.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1549	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Draht und Drahtnägel aus der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podgórze-Płaszów	Borysław Brody Buczacz Czernowitz Czortków Drohobycz Gurahumora Kolomea Lemberg Sadagora Snyatin-Załucze Stanislau Stryj Tarnopol Złoczów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. November 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f	Kreuzer ö. W. 85 94 113 118 118 82 169 108 80 126 113 100 86 100 92	73 81 102 109 109 70 163 96 69 117 102 86 74 86 79	12 13 11 9 9 12 6 12 11 9 11 14 12 14 13	Im Kartirungswege		
1550	**k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt, u. s. w. des Specialtarifes II (Pos. E—6 der Güterclassification im Tarif-Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits	P i l s e n	N ü r n b e r g C. B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 16. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	1·08 Mark	1·01 Mark	0·07 Mark	Im Kartirungswege		
1551	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Säureballons, ordinäre, ans der Pos. 14, sub B, III, g, β) des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Z l i v	Wien St.E.G. transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Budapest. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Parteien haben das Aufladen der Transporte auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f	66 kr.	51 kr.	15 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1552	Böhm. Commercialbahnen		Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Libaň-Psinic (Bahnhof)	Dětenic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende März 1897	Localtarif	4·0 kr.	3·0 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1553	Oesterr. Nordwestbahn		Schotter	Lauhe	Tetschen	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	10 Pfennige	5 Pfennige	5 Pfennige	Im Kartirungswege		
1554	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Spiritus in vollen Wagenladungen als Frachtgut	Smiřitz (S.N.D.V.B.)	Wien (Oe.N.W.B., St.E.G., K.F.N.B.)	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverband, bezw. Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	110 kr.	107 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		Der fixe Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
1555	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.** Das im Verordnungs-Blatte Nr. 72, unter Pos. 1161, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 85, unter Pos. 1291, für Anthracit publicirte Zugeständniss gilt unter den gleichen Bedingungen auch für Steinkohle.										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
46	Nr. 114 vom 6. October 1896	1538	Eisenbahn Wien-Aspang		Zuckerrüben u. s. w.	Maria-Lanzendorf u. s. w.	Angern u. s. w.	Die angegebenen Frachtsätze verstehen sich in Kreuzern ö. W. Noten	
		1539			Zuckerrübenschnitze	Pottendorf-Landegg	Trumau		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
38	Nr. 64 vom 9. Juni 1896	1059	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Draht und Drahtnägel aus der Pos. E—I	Podgórze-Plaszów	Neu-Sandez Stanislau Tarnopol Kolomea Buczacz Snyatin-Załucze Czernowitz Sambor Lemberg Drohobycz Stryj	1. November 1896	
39	Nr. 148 vom 21. December 1895	2479	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtehrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwesthahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art	diversen österreichischen Stationen	den Stationen der Linie Basel (Centralbahnhof) —Olten—Luzern und den westlich, resp. südwestlich hievon gelegenen Stationen, ferner nach Aarau, Lenzburg und Basel, Badischer Bahnhof	Mit Ablauf des 31. October 1896	In Folge Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Zuckertransporte im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande

K. k. Staatsbahn - Direction Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, im Materialmagazine Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Kautschukabfälle, altes Plattenblech, diverse Stahl- und Alteisensorten, Bruchmessing, Bruchmetall, altes Kupfer, Kupferspäne, alte Tyres, Bohrspäne von Gusseisen und Bruchzink.

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches sammt den speciellen Bedingnissen für Verkauf von Altmateriale und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel verschen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmateriale“ bei der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck bis längstens 5. November 1896, 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind 5 pCt. der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa in Innsbruck zu erlegen, wobei bemerkt wird, dass, im Falle die Kaufsumme den Betrag von 2000 fl. nicht erreicht, das Vadium unbedingt in Baarem zu erlegen ist.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Salzburg zu stellen.

Das Offert hat die ausdrückliche Erklärung zu enthalten, dass dem Offerenten die Verkaufsbedingnisse genau bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, im October 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg.

Offert-Ausschreibung

für die

Lieferung von Fahrkartencartons.

Die Lieferung des Bedarfes an **Fahrkartencartons** für die Zeit vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897, in einem Quantum von circa 11 Millionen Stück, gelangt im Wege schriftlicher Offerte zur Vergebung.

Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie die betreffenden Muster können bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen und behoben werden, beziehungsweise werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung von Fahrkartencartons“ versehen bis längstens **31. October l. J., Mittags 12 Uhr,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen.

In den Offerten kann eine beliebige Station der galizischen Staatsbahnen als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Lemberg, im September 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

F. RINGHOFFER

Smichow bei Prag

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei, Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhammer- und Walzwerke.

Gegründet 1771. *Arbeiterzahl 2300.*

(531)

Eisenbahnbedarf:

Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Reservoirwagen, Tramwaywagen** für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb, **Luxuspferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Feldbahnwagen, Schneepflüge, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc.

Erzeugnisse der Maschinenfabrik:

Dampfmaschinen aller Art, Dampfhämmer, Dampfpumpen, complete Einrichtungen für Brauereien, Mälzereien, Brennereien, Rohzuckerfabriken und Zuckerraffinerien, Schneidemühlen, Wasserpumpwerke, Dampfkessel aller Art und sonstige **Kesselschmiedarbeiten.**

Sämmtliche Bedarfsartikel aus Kupfer für Spiritusbrennereien und Raffinerien, für Zuckerfabriken, Brauereien, Dampf- und Wannenbäder.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse:

Kupferbleche, Böden, Schalen, aufgebogene und gerade **Platten** für Locomotiv-Feuerbüchsen, gezogene **Rundstangen** für Stehbolzen u. s. w.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

Wien-Simmering und Offenbach a/Main

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Alexandrinenstrasse Nr. 23.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (516)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Das

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien I., Wallfischgasse Nr. 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

1921

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 117. **Wien, 13. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Es wird hiemit zur Kenntniss der Abnehmer und Leser dieses Blattes gebracht, dass die **Redaction** desselben sich von Dienstag den 13. October d. J. ab **I. Bezirk, Elisabethstrasse 9 (Schillerhof), Mezzanin,** befindet. Die Redaction.

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate August 1896 und Vergleich der Einnahmen der ersten acht Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Eisenbahnverkehr im Monate August 1896

und Vergleich der Einnahmen der ersten acht Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate August 1896 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren, dagegen wurden in Ungarn nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. August die 36·4 km lange Localbahn Pápa-Csorna;

am 11. August die 73·6 km lange Theilstrecke Raab—Bakony-Szt. László der Localbahn Raab-Veszprém-Dombovár;

am 23. August die 57·8 km lange Boldvathal-Bahn (Torna—Miskolcz);

am 26. August die 33·0 km lange Localbahn Pancsova-Petrovoszello.

Im Monate August 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 16,583.451 Personen und 9,921.629 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 33,126.301 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1067 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 17,361.847 Personen und 9,713.622 t Güter, 32,767.727 fl., oder per Kilometer 1102 fl., daher resultirt für den Monat August 1896 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3·2 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 31. August 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 104,405.539 Personen und 73,731.555 t Güter, gegen 103,738.155 Personen und 70,613.727 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 235,351.903 fl., im Vorjahre auf 222,104.841 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 30.725 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.686 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 7660 fl., gegen 7482 fl. im Vorjahre, das ist um 178 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 11.490 fl., gegen 11.223 fl. im Vorjahre, das ist um 267 fl., mithin um 2·4 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten acht Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
	A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60.666
2.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	35.911
3.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	33.026
4.	Leoben-Vordernberger Bahn	28.107
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.190
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.077
7.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.756
8.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.864
9.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.577
10.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.041
11.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.628
12.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.105
13.	Böhmische Nordbahn	13.422
14.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.261
15.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.940
16.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.633
17.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	11.243
18.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.767

		Gulden
19.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10 101
20.	Eisenbahn Wien-Aspang	9.079
21.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.640
22.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.611
23.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.491

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Gulden
1.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.039
2.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	20.088
3.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	17.749
4.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	15.443
5.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	14.864
6.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.230
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	12.651
8.	Kuttenberger Localbahn	11.154
9.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	10.582
10.	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.539
11.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.412
12.	Bozen-Meraner Bahn	10.345
13.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.347
14.	Budapester Localbahnen	8.672
15.	Neutitscheiner Localbahn	8.418
16.	Localbahn Petroszény-Lupény	8.337
17.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	7.761
18.	Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.279
19.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.900
20.	Localbahn Innsbruck-Hall i T. (Dampftramway)	6.647
21.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.119
22.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.690
23.	Gölnitzthal-Bahn	4.986
24.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.947
25.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.818
26.	Poprádthal-Bahn	4.698
27.	Localbahn Csorba-Csorbató (Zahnradbetrieb)	4.529
28.	Unterkrainer Bahnen	4.278
29.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.131
30.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.008
31.	Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.914
32.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.834
33.	Bukowinaer Localbahnen	3.725
34.	Valsugana-Bahn	3.678
35.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.590
36.	Kremsthal-Bahn	3.503
37.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.464
38.	Ungthal-Bahn	3.438
39.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.192
40.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.131
41.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.087
42.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.078
43.	Számosthal-Bahn	2.964
44.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.958
45.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.948
46.	Torontaler Localbahnen	2.927
47.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.901
48.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.876
49.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.808
50.	Háromszéker Localbahnen	2.808
51.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.753
52.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.736
53.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.709
54.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.679
55.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localb. Salzburg-Lamprechtshausen	2.619
56.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.607
57.	Localbahn Asch-Rossbach	2.603
58.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.571
59.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.535
60.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.481
61.	Localbahn Kaschau-Torna	2.480
62.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.432
63.	Localbahn Auspitz	2.412
64.	Mühlkreis-Bahn	2.392
65.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.387
66.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.379
67.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.366
68.	Zagorianer Bahn	2.363
69.	Localbahn Budapest-Gran	2.340
70.	Mährische Westbahn	2.307
71.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.304
72.	Localbahn Plan-Tachau	2.282
73.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.280
74.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.232
75.	Steyrthal-Bahn	2.178
76.	Localbahn Terret-Kowászna	2.177
77.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	2.135
78.	Böhmische Commercialbahnen	2.130
79.	Székler Eisenbahn	2.096
80.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.067
81.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.042
82.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	2.012
83.	Localbahn Eperjes-Bartfeld	2.007
84.	Slavonische Localbahn	1.959
85.	Murthal-Bahn	1.932
86.	Localbahn Wotic-Selčan	1.908
87.	Welser Localbahn	1.907
88.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.896
89.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.886
90.	Löcsethal-Bahn	1.883
91.	Localbahn Körös-Belovár	1.857
92.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	1.841
93.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.771
94.	Bihárer Vicinalbahnen	1.761
95.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.731
96.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.721
97.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.719
98.	Gailthal-Bahn	1.706
99.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.689
100.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.676
101.	Szilágysager Eisenbahn	1.644
102.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.642
103.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.631
104.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.598
105.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.590
106.	Ybbsthal-Bahn	1.542

	Gulden
107. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.539
108. Localbahn Hermannstadt-Felek	1.538
109. Csetnekthal-Bahn	1.520
110. Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.481
111. Localbahn Ruma-Vrdnik	1.452
112. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.439
113. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.436
114. Kolomeaer Localbahnen	1.427
115. Muranythal-Bahn	1.426
116. Zsitvathal-Bahn	1.408
117. Békéser Comitatsbahnen	1.407
118. Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.380
119. Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.356
120. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Polgar	1.316
121. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.268
122. Friauler Localbahn	1.262
123. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.247
124. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	1.167
125. Boldvathal-Bahn	1.160
126. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.146
127. Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.108
128. Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	1.080
129. Matraer Vicinalbahnen	1.074
130. Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.046
131. Localbahn Borossebes-Menyháza	1.043
132. Felek-Fogáraser Localbahn	1.023
133. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.013
134. Localbahn Steinamanger-Rum	1.007
135. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.002
136. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	993
137. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	903
138. Békes-Csanáder Localbahn	896
139. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	890
140. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	875
141. Localbahn Postelberg-Laun	843
142. Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	841
143. Localbahn Kaposvár-Fonyod	792
144. Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	758
145. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	756
146. Localbahn Karczag—Tisza-Füred	750
147. Localbahn Zsebely-Csakovár	663
148. Ungarische Südostbahn	648
149. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	618
150. Localbahn Pápa-Csorna	587
151. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	573
152. Localbahn Warasdin-Golubovec	570
153. Localbahn Panczova-Petrovoszello	563
154. Localbahn Raab-Veszprém-Dombovár	531
155. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	510
156. Taraczthal-Bahn	132

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10·7
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	9·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	8·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·7
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	4·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	3·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	2·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	2·9
Eisenbahn Wien-Aspang	2·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·1
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Borossebes-Menyháza	47·9
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	45·5
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	33·3
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	29·0
Murthal-Bahn	26·6
Békés-Csánader Localbahn	26·5
Mährische Westbahn	21·0
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	17·1
Friauler Bahn	16·9
Localbahn Auspitz	16·9
Holics-Gödinger Localbahn	16·1
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	15·4
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	15·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15·0
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	15·0
Welser Localbahn	14·9
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	14·4
Stauding-Stramberger Localbahn	14·3
Budapester Localbahnen	13·2
Torontaler Localbahnen	10·4
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	10·1
Kuttenberger Localbahn	10·0
Bozen-Meraner Bahn	9·1
Zsitvathal-Bahn	8·8
Slavonische Localbahn	8·6
Localbahn Mösel-Hüttenberg	8·3
Localbahn Kaschau-Torna	8·0
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	7·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	7·4
Gailthal-Bahn	7·2
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·9
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	6·5
Localbahn Gleisdorf-Weiz	6·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·9
Számosthal-Bahn	5·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	5·7
Bihárer Vicinalbahn	5·4
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Polgar	5·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5·1
Steyrthal-Bahn	5·0
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	4·5
Székler Eisenbahn	4·3
Localbahn Strakonitz-Winterberg	4·2

	%
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·7
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	3·7
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	3·6
Localbahn Körös-Belovár	3·5
Szilágysager Eisenbahn	3·0
Matraer Vicinalbahnen	2·9
Kremsthal-Bahn	2·6
Mühlkreis-Bahn	2·5
Neutitscheiner Localbahn	2·4
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	2·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	2·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	2·3
Unterkrainer Bahnen	2·2
Felek-Fogaraser Localbahn	1·8
Békéser Comitatsbahnen	1·7
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	1·7
Localhahn Plan-Tachau	1·4
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1·4
Csetnekthal-Bahn	1·4
Haromszéker Localbahnen	1·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·9
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	0·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	0·5
Gölnitzthal-Bahn	0·3
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·2
Localbahn Vinkovce-Brčka	0·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	0·1
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	0·1

Die Taraczthal-Bahn, ferner die Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth und die Localbahn Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen des kilometrischen Ergebnisses nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	1·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·9
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	5·6

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	0·1
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	0·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·3
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	0·4
Localbahn Budapest-Lajosmizse	0·6
Localbahn Asch-Rossbach	0·7
Böhmische Commercialbahnen	0·8
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·4
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	1·4
Localbahn Száthmár—Nagybánya	1·6
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·8
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	2·3
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	2·5
Kolomeaer Localbahnen	2·6
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	3·1
Localbahn Hermannstadt-Felek	3·2
Poprádthal-Bahn	3·3
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	3·7
Localbahn Wodňan-Prachatitz	4·0
Löcsethal-Bahn	4·2
Localbahn Wotic-Selčan	4·7
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	4·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	5·2
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	5·2
Localbahn Petroszény-Lupény	5·5
Localbahn Steinamanger-Rum	5·5
Bukowinaer Localbahnen	6·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·8
Ungthal-Bahn	6·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	7·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	7·6
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7·7
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	7·7
Localbahn Warasdin-Golubovec	9·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	9·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	9·6
Localbahn Swoleňowes-Smečna	9·9
Zagorianer Bahn	10·3
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	12·0
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	13·1
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	14·4
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	14·5
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	15·2
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	15·3
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	15·4
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	15·4
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	16·4
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	20·6
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	21·3
Localbahn Eperjes-Bartfeld	25·6
Muranythal-Bahn	26·2
Localbahn Dolina-Wygoda	30·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	33·6
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	34·8
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	43·8
Localbahn Zsebely-Csakovár	62·6

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Bei den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich pro August 1896, im Entgegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Wenigerfrequenz von 865.905 Personen mit einer Wenigereinnahme von fl. 249.877 und im Güterverkehre eine Wenigerfrequenz von 1534 t mit einer Mehreinnahme von fl. 290.076, daher im Ganzen eine Mehreinnahme von fl. 40.199 resultirt.

Von der im Personenverkehre ausgewiesenen Wenigerfrequenz kommt auf die westlichen Linien eine Wenigerbeförderung von 819.271

Personen mit einem Einnahmenausfalle von fl. 278.426 und auf die Staatsbahnen in Galizien eine Weniger beförderung von 46.634 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 28.549. Der namhafte Frequenzausfall ist als eine Folge der ungünstigen Witterungsverhältnisse im Berichtsmonate zu betrachten.

Im Güterverkehre verzeichnen die westlichen Staatsbahnen eine Mehrfrequenz von 1826 t mit einer Mehreinnahme von fl. 186.358 und die Staatsbahnen in Galizien einer Weniger beförderung von 3360 t mit einer Mehreinnahme von fl. 103.718. Bei den westlichen Linien ergibt sich bei Getreide, Erde, Sand, Steinen, Kohle und Mahlproducten eine Zunahme, bei Erzen, Cement, Holz, Lohe und lebendem Vieh eine Verminderung der Frequenz. Die Staatsbahnen in Galizien weisen bei Holz, Kalk, Kohle und Petroleum eine mässige Steigerung, bei Getreide, Salz, lebendem Vieh und Zucker eine ebensolche Abnahme der Frequenz aus.

Auf sämmtlichen Linien der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen ergibt sich pro August 1896, bei einer Minderfrequenz von 809.407 Personen, eine Wenigereinnahme von fl. 229.600, und, bei einer Wenigerbeförderung von 6208 t, eine Mehreinnahme von fl. 287.579, so dass das finanzielle Gesammtergebniss eine Mehreinnahme von fl. 57.979 darstellt.

Vom 1. Jänner bis Ende August 1896 beträgt die Mehreinnahme fl. 3,672.430.

Bezüglich der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen erscheint Folgendes bemerkenswerth:

Dolina-Wygoda. Die ausgewiesene Wenigereinnahme ist theils auf die geringere Verfrachtung von Holz (— 3440 t), theils auf die Verbilligung der Tarife für diesen Artikel zurückzuführen.

Friauler Eisenbahn. Die Mehreinnahme von fl. 680 entspricht der Mehrfrequenz von 1372 Personen und 235 t Güter.

Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. Das Einnahmenplus entspringt dem Güterverkehre, welcher eine Frequenzsteigerung von 2938 t ausweist.

Vöcklabruck-Kammer. Der Rückgang in den Einnahmen ist als die Folge der Weniger beförderung von 5939 Personen mit fl. 1775 und der Wenigerverfrachtung von 983 t mit fl. 544 zu betrachten.

Welser Localbahn. Die Mehreinnahme dieser Localbahn provenirt aus dem Güterverkehre, welcher durch die lebhaftere Verfrachtung von Steinen eine Frequenzzunahme von 3076 t zu verzeichnen hat.

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. Der Einnahmenausfall dieser Localbahn ist zum kleineren Theil auf den Frequenzrückgang (— 3036 Personen und — 3149 t) zurückzuführen, zum grösseren Theil in der durch Vereinnahmungen aus früheren Rechnungsperioden entstandenen hohen Vergleichsziffer des Vorjahres begründet.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate August 1896 gegen das Vorjahr resultirende Mindereinnahme erscheint durch den Ausfall in der Personenfrequenz aus Anlass der vorjährigen Industrie- und Gewerbeausstellung in Teplitz und durch den schwächeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die Einnahmen pro 1895 sind definitiv, jene pro 1896 vom Jänner bis Ende Mai definitiv, ab Juni provisorisch ermittelt.

Böhmische Commercialbahnen. Die Mehreinnahme für den Berichtsmonat resultirt aus einer allgemeinen Zunahme des Güterverkehres.

In der ausgewiesenen Gesammteinnahmenziffer für die ersten acht Monate des laufenden Jahres erscheinen die Resultate der definitiven Abrechnung berücksichtigt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate August 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 726, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4974, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 5700; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 849, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 10.049, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 9200 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der ersten vier Monate des Jahres 1896 richtig gestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate August 1896 ergab der Personenverkehr auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 9216 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 9079.

Was den Güterverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 10.661 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 39.049.

Transportzunahmen traten hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln ein, und zwar:

bei	Getreide aller Art	um 18.150·7 t
„	Mehl und Mahlproducten . . .	„ 1.553·3 t
„	Zucker, roh	„ 394·6 t
„	Steinen aller Art	„ 3.817·8 t
„	Eisen und Stahl	„ 628·8 t
„	Kohlen	„ 17.561·8 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei	Zucker, raffinirt	um 10.626·8 t
„	Holz aller Art	„ 759·2 t
„	Erzen und Schlacken	„ 4.155·5 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 12.606 Personen ab und das Erträgniss um fl. 927 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 1400 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 1378.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei	Getreide aller Art	um 1.342·4 t
„	Mehl und Mahlproducten . . .	„ 408·8 t
„	Zucker, roh	„ 51·7 t
„	Steinen aller Art	„ 2.569·8 t
„	Erzen und Schlacken	„ 338·3 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich bei den Artikeln „Zucker, raffinirt“, „Holz aller Art“, dann „Eisen und Stahl“ zu verzeichnen.

(Fortsetzung auf Seite 1934.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August		Im Monate August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1896	1895	Personen	Güter	Gulden				Gulden			1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen								Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.986	7.951	4,275.834	2,167 204	3,027.793	5,629.163	8,656.956	1.084	8,616.757	1.084	. . .	7.966	7.944
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.775	7.468	744	1.547	2.291	153	4.274	285	— 46·3	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	5.466	1.376	2.716	3.415	6.131	267	. . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	22.026	36.303	9.618	49.393	59.011	335	70.501	401	— 16·5	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	3.964	. . .	2.539	2.539	317	5 084	636	— 50 2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7 067	2.440	2.451	3.911	6.362	318	6.466	323	— 1·5	20	20
Friauler Bahn	16	16	7.750	556	1.695	782	2.477	155	1.797	112	+ 38·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.124	1.480	2.097	1.942	4.039	104	4.917	126	— 17·5	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.499	1.373	1.837	2.774	4.611	149	5.734	185	— 19·5	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	9 075	2.645	2.081	2.586	4.667	311	4 075	272	+ 14·3	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	3	3.987	714	576	835	1.411	176	653	218	— 19·3	8	0·4
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3 751	5.296	419	4.854	5 273	160	5.706	173	— 7·5	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	27 155	5.444	12.952	8 157	21.109	237	21.785	244	— 2·9	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	. . .	7.002	428	2.313	591	2.904	132	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	14.257	9.130	4 756	13.711	18.467	205	16.553	184	+ 11·4	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.068	5.295	257	1.651	1.908	382	1.793	359	+ 6·4	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	14.407	4 954	6.039	9.872	15.911	209	11.694	154	+ 35·7	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	. . .	3.219	416	586	813	1.399	100	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.869	1.249	1.013	872	1.885	145	2.465	190	— 23·7	13	12
Postelberg-Laun	11	. . .	1.636	1.083	217	507	724	66	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.756	7.255	309	5.165	5.474	322	5.122	301	+ 7·0	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. .	10	10	3.024	1.296	1.076	1.041	2.117	212	2.153	215	— 1·4	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	4 839	385	1.910	577	2,487	113	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	11.160	3.677	3 272	5.623	8 895	278	7.850	245	+ 13·5	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	33.516	15.855	16.194	34 204	50.398	376	56.418	421	— 10·7	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	35.343	1.439	14.407	7.258	21.665	344	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.224	920	1.105	1.185	2.290	208	4.609	419	— 50·4	11	11
Welser Localbahn	54	54	18.377	6.375	6.810	6.452	13.262	246	8.797	163	+ 50 9	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	11.062	18.925	3.124	6.681	9.805	577	18.529	1.090	— 47·0	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	10 261	2 300	2.677	3.227	5.904	211	6.509	232	— 9·1	28	28
Wotic-Selčan	17	17	4.515	806	1.563	1.142	2.705	159	2.578	152	+ 4·6	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	11.448	636	2.855	980	3.835	148	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.235	24.039	276	10.891	11.167	1.396	9.281	1.160	+ 20·3	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.071	8.339	736	5.019	5.755	240	11.000	458	— 47·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.158	4 789	160	2.481	2.641	528	2.656	531	— 0 6	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	217.165	749.060	56.314	476 947	533.261	5.280	556.943	5 514	— 4·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	259.906	165.021	119.957	312.741	432.698	1.352	432.140	1.350	+ 0·2	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	90.370	219.994	69.874	245.738	315.612	1.697	309 912	1.666	+ 1·9	186	186
Linie lit. B	236	236	184.438	236.318	139.199	395.532	534.731	2 266	525.531	2.227	+ 1·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	52.455	60.591	21.059	115.505	136.564	1.501	130.449	1.434	+ 4·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	1,081.210	969.368	698.117	2,461 921	3,160.038	3.050	3,150.068	3.021	+ 1·0	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	111.237	38 976	27.563	37 703	65 266	232	65 717	254	— 8 7	281	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	67.096	95.746	34.074	181.929	216.003	3.375	192 544	3 009	+ 12·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	15.547	63.342	4.108	35.703	39.811	2.654	33.301	2 220	+ 19·6	15	15

Vom 1. Jänner bis Ende August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent		
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					1896 1895 Gulden	
												Oesterr. Eisenbahnen.
												I. Staatseisenbahnbetrieb
												a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Reehnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
26,227.822	16,611 553	17,436.739	44,339.961	61,776.700	7.755	16,975 770	41,287.534	58,263.304	7.334	+ 5·7	11.633 11.001	
												b) Privatb. auf Reehnung d. Eigenth.
												Localbahnen:
45.381	53.318	5.097	20.930	26.027	1.735	5.367	20.858	26.225	1.748	— 0·7	2.603 2.622	Asch-Rossbach
31.438	9.284	13.977	25.985	39.962	1.738	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2 607 .	Beneschau-Wlaschim
130.071	256 019	57.807	379.140	436.947	2.483	64.395	403 607	468.002	2.659	— 6·6	3.725 3.989	Bukowinaer Locealb.
. . . . .	44.763	. . . .	32.634	32.634	4.079	. . . .	46.953	46.953	5.869	— 30·5	6.119 8.304	Dolina-Wygoda
40.296	20.451	14 811	31.377	46 188	2.309	13.643	35.082	48.725	2.436	— 5·2	3.464 3.651	Fehring-Fürstenfeld
42.813	3.429	8.725	4.734	13.459	841	7.542	3.972	11.514	720	+ 16·9	1.262 1.080	Friauler Bahn
57.099	13 905	14.961	17.438	32.39.	831	14 383	16.872	31.255	801	+ 3·7	1.247 1.202	Fürstenfeld-Hartberg
36.267	12.003	11.964	23.283	35.247	1.137	12.033	20.853	32.886	1.061	+ 7 2	1.706 1.592	Gailthal-Bahn
48.896	22.431	11.907	20.019	31.926	2.128	12.400	17.716	30.116	2.008	+ 6 0	3.192 3.012	Gleisdorf-Weiz
15.578	4.208	2.901	5.619	8.520	1.065	329	324	653	1.633	— 34·8	1.598 2.450	Göpfritz-Gr. Siegharts
21.766	34.027	2.754	28.628	31 382	951	3 972	28 231	32.203	976	— 2·6	1.427 1.461	Kolomeaer Localbahnen
145.657	54.311	85.681	75.038	160.722	1.806	87.173	90.633	177.806	1.998	— 9·6	2.709 2.997	Lemberg-Bełzec
25.547	1.682	10.026	2.797	12.823	583	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	875 . . .	Lemberg (Klep.)-Janów
85.248	61.899	27.528	110.881	138.409	1.538	26.818	87.575	114.393	1.271	+ 21·0	2.307 1.906	Mährische Westbahn
15.348	41.137	2.068	13 993	16.061	3.212	1.893	12.937	14.830	2.966	+ 8 3	4.818 4.449	Mösel-Hüttenberg
87.147	31 578	32.345	65.527	97.872	1.288	34.054	43.248	77.302	1.017	+ 26·6	1.932 1.526	Murthal-Bahn
19.645	3.192	3.723	4.705	8.428	602	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	903 . . .	Nakři-Netolitz Netolitz
27.159	11.694	6.748	13.023	19.771	1.521	6.951	10.043	17.994	1.500	+ 1·4	2.282 2.250	Plan-Tachau
12.321	4.759	1.706	4.478	6 184	562	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	843 . . .	Postelberg-Laun
13.983	24.448	2 232	18 620	20.852	1.227	2.225	29 216	31.441	1.849	— 33·6	1.841 2.274	Potscherad-Wurzmes
32.251	8.047	6.752	8.601	15 356	1.536	6.771	10 212	16.983	1.698	— 9·5	2.304 2.547	Schwarzenau-Waidhofen
10.327	962	4.009	1.467	5.476	1.095	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.642 . . .	Schwarzenau-Zwettl
66.416	24.727	19.061	38.090	57.151	1.786	19.518	35 334	54.852	1.714	+ 4 2	2.679 2.571	Strakonitz-Winterberg
221.069	122.169	102.702	279.492	382 194	2.852	101.349	272.691	374.040	2.791	+ 2·2	4.278 4.187	Unterkrainer Bahnen
127.891	5.215	53.321	27.612	80.933	2.452	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.678 . .	Valsugana Bahn
31.093	10.499	8.106	10.089	18.195	1.654	10.715	10.732	21.447	1.950	— 15·2	2.481 2.925	Vöcklabruck-Kammer
123.058	37.678	36.583	32.055	68.638	1.271	36.014	23.703	59.717	1.106	+ 14·9	1.907 1.659	Welser Localbahnen
73.891	158.476	20.890	61 618	82 508	4.853	20.059	65 654	85.713	5.042	— 3·7	7.279 7.563	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
69.191	13.925	17.010	21 103	38 113	1.361	18.318	21.364	39.682	1.417	— 4 0	2.042 2.126	Wodňan-Prachatitz
25.603	10.016	8.333	13.292	21.625	1 272	9.002	13.687	22.689	1.335	— 4·7	1.908 2 003	Wotic-Selčan
15.644	857	3 807	1.335	5.142	1.028	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.542 . . .	Ybbsthalbahn
15.643	227.166	1.933	80.430	82.363	10.295	1.880	75.172	77.052	9.632	+ 6·9	15.443 14.448	Zeltweg-Fohnsdorf
												II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
19.852	54 384	5.159	44.243	49.402	2.058	4 806	52.964	57.770	2.407	— 14·5	3.087 3 611	Časlau-Zawratetz
6.989	36.892	897	18.070	18.967	3.793	783	19.766	20.549	4.110	— 7·7	5.690 6.165	Königshan-Schatzlar
												III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,409.169	5,866.670	325.111	3,759.768	4,084.879	40.444	348.435	3,580.935	3,929 370	38.905	+ 4·0	60.666 58.358	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,622.476	1,298.798	690.735	2,173.245	2,863.980	8.948	718.390	2,173 201	2,891.591	9.036	— 1·0	13.422 13.554	Böhmische Nordbahn
572.212	1,627 278	393.389	1,945.812	2,339.201	12 576	393 005	1,920.494	2,313.499	12 438	+ 1·1	18.864 18 657	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,067.732	2,279.642	694 326	3,111.609	3,805.935	16 127	694.140	3,011 051	3,735.191	15 827	+ 1·9	24.190 23.740	Linie lit. B
316.403	496.733	127 314	967.084	1,091.428	12.027	127.963	879 218	1,007.181	11.068	+ 8 7	18.011 16.602	Graz-Köflacher Eisenb.
6,761.628	7,518.943	4,357.610	18,452.490	22,810 100	22.017	4,305.122	17,610.294	21,915.416	21.154	+ 4·1	33.026 31.731	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
715.674	299.527	160.441	294 939	455.380	1 621	147.459	273.441	420.900	1.625	— 0·3	2 432 2.438	Localbahnen
421.324	704.696	203.003	1,329 207	1,532.210	23.941	188.874	1,274.707	1,463.581	22 868	+ 4 7	35.911 34.302	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
81.961	469.068	20.142	260.925	281.067	18.738	20.171	233.840	254.011	16.934	+ 10·7	28.107 25 401	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August		Im Monate August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August	
	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	456.570	260.606	303.694	673.749	977.443	1.556	1,014.289	1.615	— 3·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	189.981	318.326	114.900	486.621	601.521	1.953	639.423	2.076	— 5·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,011.499	802.513	657.474	1,733.431	2,390.905	1.750	2,411.834	1.765	— 0·8	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	34.546	20.932	9.494	19.585	29.079	881	32.320	979	— 10 0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,860.174	575.457	1,324.988	2,000.343	3,325.331	2.198	3,358.367	2.220	— 1·0	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	65.956	. . . .	8.820	. . . .	8.820	2.205	9.367	2.342	— 5·9	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	228.612	164.235	85.472	278.264	363.736	1.276	351.443	1.233	+ 3·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	123.663	41.504	41 464	42.230	83.694	940	88 927	999	— 5 9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	32.056	61.805	11.323	72.528	83.851	1.290	79.538	1.224	+ 5·4	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5 866	1.290	625	771	1.396	199	1.233	176	+ 13·1	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	35.871	28.641	9 821	35 535	45.356	235	42.430	220	+ 6·8	193	192
Bozen-Meraner Bahn	31	31	26.937	5 844	18.743	9.351	28.094	906	28.182	909	— 0·3	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.898	1.146	1.224	3.147	4.371	175	4.782	191	— 8·4	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4.390	1.766	1.706	2.814	4.520	181	4.663	187	— 3·2	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	32.348	8.568	12.660	11.796	24.456	349	24.628	352	— 0 9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	12.956	3.500	1.024	2.045	3 069	1.023	3.400	1.133	— 9·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.190	967	7 077	2.062	9.139	381	8.854	369	+ 3·3	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	12 658	1.322	7.854	5.430	13 284	229	12.926	223	+ 2·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	13.357	5.500	2.401	4.403	6 804	851	6.395	799	+ 6·5	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.482	1.692	1.140	3.030	4 170	278	3.636	242	+ 14·9	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.935	862	1.136	1.017	2.153	86	2.383	95	— 9·5	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	51.143	16.991	19 882	17.083	36.965	1.087	35.180	1.035	+ 5·0	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	. . .	8.980	2.709	4.055	2.759	6.814	272	. . . .	. . .	. . .	20	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	47.343	2.598	37.713	5.079	42.792	639	50.770	758	— 15·7	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.125	29.562	1 741	19.473	21.214	1.179	19.386	1.077	+ 9·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	16.977	4.584	5.550	5.520	11.070	231	9.406	196	+ 17 9	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	2.211	1.682	426	1.074	1.500	214	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.322	21.476	216	15.086	15.302	1.530	15.977	1.598	— 4·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.389	12.938	2.601	15.572	18.173	466	13.092	336	+ 38·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	16.965	4.798	5.846	4.643	10.489	214	10.552	215	— 0·5	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	3.607	1.446	704	2.302	3.006	376	3.207	401	— 6·2	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	102.847	4.548	9.682	2.994	12.676	1.268	13.083	1.308	— 3·1	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	222.881	610	32.361	837	33 198	790	32.550	775	+ 1·9	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	88.799	. . . .	9.623	. . . .	9.623	802	9.626	802	0	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	154.730	. . . .	13.761	. . . .	13.761	1.966	13.755	1.965	+ 0·1	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	81.753	1.714	6.131	987	7 118	1.017	6.178	883	+ 15·2	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	136.920	. . . .	11.346	. . . .	11.346	1.891	10.142	1.690	+ 11·9	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	48.241	4 737	13.062	3 105	16.167	1.155	19.659	1.404	— 17·7	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	60.417	23 937	6.804	10.218	17.022	946	13.950	775	+ 22 1	18	18
Summe	16.684	16.40	11,892.975	7,395.076	7,111.443	15,590.444	22,701.887	1.361	22,697.894	1.383	— 1·6	16.585	16.396

Vom 1. Jänner bis Ende August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom I. Jänner bis Ende August								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr nnd Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
2,536.373	2,005.827	1,717.051	5,244.047	6,961.098	11.085	1,709.951	4,813.159	6,523.110	10.387	+ 6·7	16.628	15.581	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
1,135.267	2,260.690	648.754	3,613 025	4,261 779	13.837	683.680	3,449.549	4,133.229	13.420	+ 3·1	20.756	20.130	Ergänzungsnetz
6,184.301	5,797.922	4,075.064	12,842.059	16,917.123	12.384	4,017.551	12,182.287	16,199.838	11.859	+ 4·0	18.577	17.789	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
243.746	174.978	63.391	158.831	222.222	6.734	66.548	162.237	228.785	6.933	— 2·9	10.101	10.399	Ostrau-Friedlander Eb.
12.005.200	3,459.157	7,574.837	16,709.711	24,284.548	16.051	7,467.110	16,360.812	23,827.922	15.749	+ 1·9	24.077	23.624	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
271.420	. . . . .	39.635	. . . . .	39.635	9.909	39.809	. . . . .	39.809	9.952	— 0·4	14.864	14.928	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,312.837	1,128.530	491.213	1,838.501	2,329.714	8 174	484.236	1,836.035	2,320.271	8.141	+ 0·4	12.261	12.212	Südnordd. Verbindgsb.
746.736	300.057	241.408	297.341	538.749	6.053	247.133	278.362	525.495	5.904	+ 2·5	9.079	8.856	Wien-Aspang Bahn
211.588	448.056	72.594	538.575	611.169	9.403	67.376	526.460	593.836	9.136	+ 2·9	14.105	13.704	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
39.456	11.485	4.275	6.984	11.259	1.608	4.028	5.596	9.624	1.375	+ 16·9	2.412	2.063	Auspitzer Localbahn
218.384	177.883	60.652	209.902	270.554	1.402	59.552	211.987	271.539	1.414	— 0·8	2.103	2.121	Böhm. Commerialb.
194.392	45.759	127.925	85.881	213.806	6.897	113.487	82.723	196.210	6.330	+ 9·1	10.345	9.495	Bozen-Meraner Bahn
17.245	8.529	7.874	20.775	28.649	1.146	8.197	25.716	33.913	1.356	— 15·4	1.719	2.034	Deutschbrod-Humpoletz
23.985	11.787	8.691	20.168	28.859	1.154	9.206	23.595	32.801	1.312	— 12·0	1.731	1.968	Gr.-Priesen-W.-Auscha
191.882	68.437	70.763	92.724	163.487	2.335	70.130	89.093	159.223	2.275	+ 2·6	3.503	3.413	Kremsthal-Bahn
86.017	31.572	8.384	13.925	22.309	7.436	7.296	12.982	20.278	6.759	+ 10·0	11.154	10.139	Kuttenberger Localb.
63.845	8.103	47.068	17.075	64.143	2.672	43.898	16.621	60.519	2.522	+ 5·9	4.008	3.783	Mori-Arco-Riva a. G.
79.018	9.836	48.554	43.953	92.507	1.595	50.086	40.188	90.274	1.556	+ 2·5	2.392	2.334	Mühlkreis-Bahn
80.552	38.004	14.493	30.405	44.898	5.612	14.111	29.741	43.852	5.482	+ 2·4	8.418	8.223	Neutitscheiner Localb.
20.572	13.931	6.612	21.467	28.079	1.872	6.582	2.3037	29.619	1.975	— 5·2	2.808	2.963	Reichenau a/K.-Solnitz
23.222	5.870	7.301	7.533	14.834	593	7.398	7.711	15.109	604	— 1·8	890	906	Radkersburg-Luttenbg.
349.902	110.039	123.093	112.916	236.009	6.941	126.677	114.987	241.664	7.108	— 2·3	10.412	10.662	Reichenberg-Gablonz-T.
54.790	11.600	20.293	14.631	34.924	1.746	. . . . .					2.619	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
164.805	18.801	106 466	31.037	137.503	2.052	119.554	29.372	148.926	2.223	— 7·6	3.078	3.334	Salzkammergut-Localb.
53.950	221.952	11.933	139.883	151.816	8.434	10.531	122.311	132.842	7.380	+ 14·3	12.651	11.070	Stauding-Stramberger
100.245	31.732	31.860	37.890	69.750	1.453	33.756	32.663	66.419	1.384	+ 5·0	2.178	2.076	Steyrthal-Bahn
2.568	2.315	497	1.468	1.965	1.965	. . . . .					2.948	. . .	Stramberg-Wernsdorf
15.515	173.077	1.443	116.882	118.325	11.832	1.385	129.975	131.360	13.136	— 9·9	17.749	19.704	Swoleňowes-Smečna
46.812	93.849	16.536	112.077	128.613	3.298	16.495	83.207	99.702	2.556	+ 29·0	4.947	3.834	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
81.577	39.774	24.086	37.517	61.603	1.257	25.883	34.892	60.775	1.240	+ 1·4	1.886	1.860	{Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies.
10.708	12.427	2.054	18.814	20.868	2.609	2.649	17.742	20.391	2.549	+ 2·4	3.914	3.824	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
651.294	38.928	63.363	24.835	88.198	8 820	62.327	25.456	87.783	8.778	+ 0·5	13.230	13.167	Brünner Localeisenb.-G.
1,537.777	4.320	211.350	5.954	217.304	5.174	191.974	5.507	197.481	4.817	+ 7·4	7.761	7.226	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
451.415	. . . . .	53.174	. . . . .	53.174	4.431	50.568	. . . . .	50.568	4.214	+ 5·1	6.647	6.321	Innsbruck-Hall i. T.
1,172.463	. . . . .	98.181	. . . . .	98.181	14.026	97.308	. . . . .	97.308	13.901	+ 0·9	21.039	20.852	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
588.500	10.871	43.813	5.367	49.180	7.026	40.483	5.296	45.709	6.530	+ 7·6	10.539	9.795	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
983.688	. . . . .	80.351	. . . . .	80.351	13 392	69.844	. . . . .	69.844	11.641	+ 15·0	20.088	17.462	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
175.538	29.421	39.077	25.316	64.393	4.600	43.416	25.712	69.128	4.937	— 6·8	6 900	7.405	Salzburger Eisenb. u. Tr.
445.622	187.050	48.171	78.828	126.999	7.055	40.373	46.895	87.268	4.848	+ 45·5	10.582	7.272	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
73,510.184	55,585.028	41,326.647	120,747.686	162,074.333	9.772	40,552.310	114,596.950	155,149.260	9.463	+ 3·3	14.658	14.195	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1896	1895	Im Monate August 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende August 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.550	3,180.000	1,591.600	2,451.242	5,554.758	8,006.000	1.060	7,844.066	1.039	+ 2·0	7553·3	7550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	15.100	20.10·	6.800	32.200	39.000	573	44.148	648	— 11·6	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	22.000	4.000	11.000	8.000	19.000	175	18.919	174	+ 0·6	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	. . .	20.000	3.200	10.000	6.500	16.500	114	. . . .	. . .	. . .	145	. . .
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	7.000	2.700	3.200	3.700	6.900	116	5.869	99	+ 17·2	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	9.000	2.000	3.600	4.000	7.600	92	5.990	72	+ 27·8	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.600	4.000	2.800	7.000	9.800	200	10.871	221	— 9·5	49·1	49·1
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	26.000	6.000	13.000	12.000	25.000	190	22.586	171	+ 11·1	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	16·8	. . .	1.600	500	800	900	1.700	101	. . . .	. . .	. . .	2·2	. . .
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	11.000	3.300	5.500	6.500	12.000	268	. . . .	. . .	. . .	44·7	. . .
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	8.100	3.800	4.100	5.800	9.900	157	9.762	154	+ 1·9	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.700	1.400	550	2.850	3.400	143	3.324	140	+ 2·1	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	13.000	6.400	8.200	12.800	21.000	154	22.660	167	— 7·8	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	10.200	6.000	5.100	7.900	13.000	229	14.167	249	— 8·0	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	6.000	800	2.400	1.200	3.600	92	4.295	109	— 15·6	39·3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.600	800	2.800	1.500	4.300	83	4.668	90	— 7·8	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	6.400	6.900	3.200	13.800	17.000	339	17.576	350	— 3·1	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	25.000	4.200	12.500	8.500	21.000	298	23.894	339	— 12·1	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	18.000	6.000	9.000	12.000	21.000	180	20.601	177	+ 1·7	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42	. .	4.400	1.700	2.200	3.500	5.700	136	. . . .	. . .	. . .	38·4	. . .
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	30.000	9.000	15.000	18.000	33.000	279	32.004	271	+ 3·0	118·3	118·3
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	5.400	800	2 700	1.300	4.000	124	4.628	144	— 13·9	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	4.000	250	750	450	1.200	101	1.003	84	+ 20·2	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.200	300	500	400	900	72	1.457	117	— 38·5	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.800	300	900	500	1.400	53	1.925	73	— 27·4	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54·1	. . .	4.800	900	2.400	1.400	3.800	70	. . . .	. . .	. . .	10·6	. . .
Karzczag-Tiszafüred	44·3	.	2.400	900	1.200	1.800	3.000	68	. . . .	. . .	. . .	19·6	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	10.000	7.000	5.000	10.500	15.500	262	14.772	250	+ 4·8	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	. . .	4.100	400	1.700	700	2.400	57	. . . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.200	5.000	2.100	8.000	10.100	222	12.597	277	— 20·2	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	4.800	2.500	2.400	5.000	7.400	228	6.927	214	+ 6·5	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	4.000	1.400	1.600	2.000	3.600	162	2.856	129	+ 25·6	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	4.400	2.200	2.200	4.500	6.700	61	7.209	65	— 6·2	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	6.600	2.700	4.000	4.200	8.200	254	8.123	251	+ 1·2	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	14.000	4.300	6.000	8.500	14.500	109	15.865	119	— 8·4	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.600	1.000	700	1.600	2.300	150	2.863	187	— 19·8	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.600	2.000	1.700	4.000	5.700	139	8.493	208	— 33·2	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	3.600	500	1.800	900	2.700	95	. . . .	. . .	. . .	16	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	7.000	2.700	4.600	5.400	10.000	175	11.681	205	— 14·6	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	. . .	3.000	200	1.500	300	1.800	49	. . . .	.		4·6	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	6·4	. . .	400	100	200	100	300	47	. . . .	. .	. .	0·8	. . .
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.400	9600	1.200	12.000	13.200	729	18 755	1.036	— 29·6	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	11·4	8.400	1.200	4.200	2.300	6.500	147	2.509	222	— 33·8	44·1	1·5
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	5.600	6.000	2.800	8.600	11.400	329	10.746	311	+ 5.8	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	170·4	. . .	10.000	1.700	5.000	3.400	8.400	49	. . . .	. . .	. . .	126·9	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	2.500	100	2.800	2.900	167	2.430	140	+ 19·3	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	14.000	9.000	6.900	18.000	24.900	206	24.094	199	+ 3·5	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	5.800	2.300	2.900	2.900	5.800	123	5.647	120	+ 2·5	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	13.600	3.900	6.800	7.900	14.700	281	13.519	258	+ 8·9	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.500	400	1.500	400	1.900	90	2.033	97	— 7·2	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	7.400	3.200	5.200	6.400	11.600	192	13.257	219	— 12·3	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.700	2.900	3.500	4.500	8.000	227	7.605	215	+ 5·6	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	23·7	7.400	3.100	3.700	6.300	10.000	107	5.172	218	— 50·9	93·2	9·9
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	7.000	900	3.500	1.300	4.800	139	4.423	128	+ 8·6	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.000	5.300	5.500	10.500	16.000	148	15.032	139	+ 6·6	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	409	12	— 25·0	32·9	32·9
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	. . .	7.800	1.100	3.900	2.100	6.000	95	. . . .	. . .	. . .	62·9	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	31·6	31·6	3.600	2.100	1.800	2.700	4.500	142	4.111	130	+ 9·2	31·6	31·6
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	1.800	800	900	1.600	2.500	55	. . . .	. . .	. . .	11·1	. . .
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	8.000	2.000	4.000	3.900	7.900	93	7.224	85	+ 9·4	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	2.000	8.600	2.400	9.600	12.000	226	11.180	211	+ 7·1	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	2.200	500	1.100	1.000	2.100	58	2.589	71	— 18·3	36·5	36·5

Vom 1. Jänner bis Ende August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent			
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
20,578.900	11,375.800	14,811.253	41,800.616	56,611.869	7.495	13,744.808	37,823.719	51,568.527	6.830	+ 9·7	11.243	10.245	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
145.300	148.300	63.200	236.900	300.100	4.407	84.387	233.667	318.054	4.670	— 5·6	6.611	7.005	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
152.600	26.000	76.300	52 000	128.300	1.181	81.837	43.638	125.475	1.155	+ 2·3	1.772	1.732	Bács-Bodrogher Com. B.
158.600	35.300	79.300	51.800	131.100	904	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.356	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
46.300	15.400	19.400	20.200	39.600	668	21.593	16.635	38.228	645	+ 3·6	1.002	968	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
54.700	12.700	23.700	25.700	49.400	597	24.899	14.145	39.044	472	+ 26·5	896	708	Békés-Csanáder Bahn
35.300	17.300	17.650	28.400	46.050	938	17.745	27.521	45.266	922	+ 1·7	1.407	1.383	Békéser Comitatsbahnen
154.600	38.800	77.300	77.500	154.800	1.174	79.121	67.839	146.960	1.114	+ 5·4	1.761	1.671	Bihárer Vicinalbahn
1.600	500	800	900	1.700	773	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.160	. . .	Boldvathalbahn
67.600	18.100	33.700	36.300	70.000	1.566	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.340	. . .	Budapest-Gran Localb.
53.600	20.800	26.850	31.300	58.150	920	32.518	25.997	58.515	926	— 0·6	1.380	1.389	Budapest-Lájosmizse
12.000	10.600	3.750	20.350	24.100	1.013	4.061	19.681	23.742	999	+ 1·4	1.520	1.498	Csetnekthal-Bahn
90.600	31.900	55.500	64.000	119.500	877	54.670	58.655	113.325	833	+ 5·3	1.316	1.250	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
66.600	29.400	33.400	38.400	71.800	1.264	35.179	33.488	68.667	1.209	+ 4·5	1.896	1.813	Debreczin-Hajdu-Nánás
42.300	6.100	17.000	9.000	26.000	662	17.164	6.451	23.615	601	+ 10·1	993	902	Debreczin—Nagy-Léta
37.400	8.400	18.700	16.700	35.400	682	20.776	13.997	34.773	670	+ 1·8	1.023	1.005	Felek-Fogaraser Bahn
47.000	38.000	23.200	75.800	99 000	1.972	24.380	92.479	116.859	2.328	— 15·3	2.958	3.492	Gran—Almás-Füzitö
181.000	38.800	90.800	77.700	168.500	2.393	97.460	84.448	181.908	2.584	— 7·4	3.590	3.876	G. Kikinda-G. Becskerek
111.500	37.400	55.500	75.800	131.300	1.126	58.519	79.265	137.784	1.182	— 4·7	1.689	1.773	Grosswardein-B.-Vaskoh
31.000	12.600	15.400	25.300	40.700	1.060	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.590	. . .	Gyula-Feherv.-Zalathna
198.200	61.000	99.100	122.400	221.500	1.872	106.484	112.831	219 315	1.854	+ 1·0	2.808	2.781	Háromszéker Localb.
34.000	10.600	17.000	16.000	33.000	1.025	22.189	11.918	34 107	1.059	— 3·2	1.538	1.588	Hermannst.-Felek. Lb.
20.000	1.150	3.950	2.050	6.000	504	3.543	957	4.500	378	+ 33·3	756	567	Hermannst.-N. Disznod
9.200	3.850	3.800	5.100	8.900	720	4.000	7.434	11.434	915	— 21·3	1.080	1.372	Hidegkut-Gyönk-Tamási
10.900	2.800	5.900	4.900	10.800	412	4.815	5.317	10.132	387	+ 6·5	618	581	Kaposvár-Mocsolad
7.200	1.300	3.600	2.000	5.600	528	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	792	. . .	Kaposvár-Fonyod
6.800	3.200	3.400	6.400	9.800	500	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	750	. . .	Karczag-Tiszafüred
63.800	44.100	31.900	65.800	97.700	1.653	33.280	57.186	90.466	1.531	+ 8·0	2.480	2.296	Kaschau-Torna
23.200	2.750	9.150	5.100	14.250	340	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	510	. . .	Kecskem.-Füllöpszállás
28.000	21.400	14.000	32.700	46.700	1.026	16.596	28.998	45.594	1.002	+ 2·4	1.539	1.503	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
34.800	11.400	17.400	22.700	40.100	1.238	21.144	17.606	38.750	1.196	+ 3·5	1.857	1.794	Körös-Belovár Localb.
26.600	11.300	10.700	14.100	24.800	1.117	10.735	10.441	21.176	954	+ 17·1	1.676	1.431	Kun-Szt. Márton-Szentes
30.800	14.000	15.400	26.700	42.100	382	18.974	31.457	50.431	457	— 16·4	573	685	Máros-Ludás—Bistritz
37.100	16.800	23.500	25.600	49.100	1.520	25.004	24.814	49.818	1.542	— 1·4	2.280	2.313	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
94.500	28.600	38.100	57.000	95.100	716	40.726	51.758	92.484	696	+ 2·9	1.074	1.944	Matraer Vicinalbahnen
18.400	4 500	5.000	6.300	11.300	739	5.529	5.761	11.290	738	+ 0·1	1.108	1.107	Mezötur-Turkever E.
23.400	14.000	10.700	28 200	38.900	951	11.614	41.072	52.686	1.288	— 26·2	1.426	1.932	Muránythalbahn
8.500	2.250	4.250	4.500	8.750	547	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	821	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
44.700	18.100	28.600	36.800	65.400	1.147	28.595	42.275	70.870	1.243	— 7·7	1.721	1.864	Nyiregyháza-M.-Szalka
3.000	200	1.500	300	1.800	391	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	587	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
400	100	200	100	300	375	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	563	. . .	Pancsova-Petrovoszello
18.400	72.900	9.000	91.600	100.600	5.558	8.088	98.313	106.401	5.879	— 5·5	8.337	8.818	Petroszény-Lupény
62 200	17.400	31.100	34 500	65.600	1.488	1.550	959	2.509	1.739	— 14·4	2.232	2.608	Pressburg-Dunaszerdah.
34.200	21.400	17.100	29.300	46.400	1.341	28.077	30.331	58.408	1.688	— 20·6	2.012	2.532	P. Tenyö-K. Szt. Márton
42 300	11.900	21.150	23.800	44.950	354	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	531	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
3.700	14.300	1.250	15.600	16.850	968	758	15.187	15.945	916	+ 5·7	1.452	1.374	Ruma-Vrdnik
106.300	51.600	53.500	104.600	158.100	1.306	45.798	99.891	145.689	1.203	+ 8·6	1.959	1.804	Slavonische Localbahn
38.900	15.500	18.500	17.500	36.000	764	19.437	16.585	36.022	765	— 0·1	1.146	1.148	Somogy-Szobb-Barcs
86.000	26.100	43.000	52.600	95.600	1.824	48.206	47.144	95.350	1.820	+ 0·2	2.736	2.730	Steinamanger-Pinkafeld
29.300	3.200	10.900	3.200	14.100	671	10.580	4.328	14.908	710	— 5·5	1.007	1.065	Steinamanger-Rum
48.600	31.000	33.800	62.300	96.100	1.591	32 906	64.779	97.685	1.617	— 1·6	2.387	2.426	Száthmar-Nagybánya
29.700	18.900	21.300	28.000	49.300	1.397	22.247	25.003	47.250	1.339	+ 4·3	2.096	2.008	Székler Bahn
54.000	26.700	27.200	51.600	78.800	845	3.850	11.054	14.904	1.505	— 43·8	1.268	2.257	Szt. Lörincz—Slatina
52.400	4.700	26.200	6.900	33 100	957	25.708	6.230	31.938	923	+ 3·7	1.436	1.385	Szentes-H.-M.-Vasárhely
40.800	38.000	46.000	72.100	118.100	1.096	43 751	70.951	114.702	1.064	+ 3·0	1.644	1.596	Szilágysäger Eisenb.
4.200	800	1.700	1.200	2.900	88	1.936	966	2.902	88	0	132	132	Taraczthal-Bahn
52.700	8.150	26.350	16.100	42.450	675	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.013	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
25.200	14.800	12.600	17.700	30.300	959	13.762	16.551	30.313	959	0	1.439	1.439	Ujszász-Jaszapáther E.
3.400	1.600	1.700	3.100	4.800	432	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	648	. . .	Ungarische Südostbahn
61.400	14.000	30.700	28.300	59 000	697	31.393	19.891	51.284	606	+ 15·0	1.046	909	Versec—Kubin-Dunap.
17.500	72.100	21 800	80.000	101.800	1.917	24.654	76.980	101.634	1.914	+ 0·2	2.876	2.871	Vinkovce-Brčka
15.900	3.580	7.950	5.920	13.870	380	8.742	6.518	15 260	418	— 9·1	570	627	Warasdin-Golubovec

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August		Im Monate August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende August	
					1896				1895		Differenz per Kilom. in Percent		
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1896	1895	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
	Kilometer												
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	297·3	57.000	20.000	27.000	40.000	67.000	197	66.470	224	— 12·1	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	26.000	9.500	13.000	19.000	32.000	249	35.496	276	— 9·8	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	1.800	1.300	900	2.600	3.500	133	. . . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	8·2	2.600	1.000	1.300	1.200	2.500	52	1.793	219	— 76·3	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	40·7	4.300	1.400	1.700	2.800	4.500	101	5.574	137	— 26·3	44·6	40·7
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	149.342	203.460	102.066	341.814	443.880	1.175	400.097	1.059	+ 11·9	377·9	377·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.072	44.060	3.078	49.595	52.673	779	45.347	671	+ 16·1	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	70.107	33.401	21.330	48.592	69.922	583	68.804	574	+ 1·6	119·8	119·8
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	704	159.000	200 600	184.560	473.553	658.113	935	666.172	946	— 1·2	704	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	351	325	58.330	71.170	35.570	122.220	157.790	450	129.480	398	+ 13·1	351	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	655	8 247	235	9.091	9.326	244	9.037	236	+ 3·4	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.800	1.617	800	1.230	2.030	97	1.920	92	+ 5·4	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	5.527	18.275	5.990	28.620	34.610	281	34.127	277	+ 1·4	123	123
Budapester Localbahnen	47	47	259.135	11.965	38.633	3.279	41.912	892	38.786	825	+ 8·1	47	47
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	92.075	3.080	8.342	665	9.007	1.126	8.178	1.022	+ 10·2	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn)	4·8	. . .	1.163	15	1.858	35	1.893	394	. . . .	. . .	. . .	0·7	. . .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	8.493	2.124	7.414	3.620	11.034	246	12 125	270	— 8·9	44·9	44·9
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.925	11.625	1.332	12.901	14.233	431	14.831	449	+ 4·0	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	11.178	796	2.867	1.244	4.111	242	4.589	270	— 10·4	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	15.050	1.649	3.154	767	3.921	145	4.007	148	— 2·0	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.983	1.272	254	714	968	285	620	182	+ 56·6	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	4.196	2.811	721	751	1.472	171	1.676	195	— 12·3	8·6	8·6
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	5.450	1.121	2.152	1.338	3.490	349	4.271	427	— 18·3	10	10
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.346	1.053	1.387	804	2.191	173	2.464	194	— 10·8	12·7	12·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	9.172	10.743	2.277	14.020	16 297	260	15.505	247	+ 5·3	62·7	62·7
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	85	4.859	5.248	2.203	10.758	12.961	153	20.272	238	— 35·7	85	85
N.-Lomnitz—Tatra-Lomn. (elekt.)	9·1	. . .	1.615	80	507	64	571	63	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Poprádthal-Bahn	14	14	11.626	4.912	3.195	3.278	6.473	462	6.456	461	+ 0·2	14	14
Számosthal-Bahn	222	222	36.315	14 642	26.851	32.508	50.359	267	57.806	260	+ 2·7	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	2.363	1.585	544	866	1.410	128	1.683	153	— 16·3	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.512	739	441	579	1.020	110	836	90	+ 22·2	9·3	9·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	20	3.600	3	1.050	1.053	182	1.057	182	0	5·8	5·8
Torontaler Localbahnen	214·7	172·9	24.197	35.713	20.790	80.832	101 622	473	38.300	222	+113·1	214·7	172·9
Ungthalbahn	43	43	9.670	10.700	2.823	11.449	14.272	332	15.521	361	— 8·0	43	43
Summe	14.358	13.320	4,690.476	2,526.553	3,209.319	7,215.095	10,424.414	726	10,069.833	756	— 4·0	14.140	13.290
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.684	16.409	11,892.975	7,395.076	7,111.443	15,590.444	22,701.887	1.361	22,697.894	1.383	— 1·6	16.585	16.396
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.358	13.320	4,690.476	2,526.553	3,209.319	7,215.095	10,424 414	726	10,069.833	756	— 4·0	14.140	13.290
Hauptsumme	31.042	29.729	16,583.451	9,921.629	10,320.762	22,805.539	33,126.301	1.067	32,767.727	1.102	— 3·2	30.725	29.686
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·3	6·3	10.674	184	9.051	367	9.418	. . .	12.549	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·3	5·3	9.185	. . .	12.026	. . .	1.2026	. . .	18.610	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	17.788	15	6.162	15	6.177	. . .	10.191	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	5·8	5·8	4.972	. . .	12.276	. . .	12.276	. . .	22.544	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	8·1	119.954	. . .	13.186	. . .	13.186	. . .	16.544	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	. . .	38.403	. . .	4.307	. . .	4.307	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	18.201	. . .	2.713	. . .	2.713	. . .	3.183	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	374.137	. . .	20.442	. . .	20.442	. . .	15.906	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	65.956	. . .	8.820	. . .	8.820	. . .	9.367	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thierg.)	1·4	1·4	7.254	. . .	565	. . .	565	. . .	1.028	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	2·1	. . .	84.016	. . .	4.200	. . .	4.200	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald	8·2	. . .	63.984	. . .	8.560	. . .	8.560	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Vom 1. Jänner bis Ende August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Personen	Güter	Gulden				Gulden					Gulden		
Anzahl	Tonnen												
													Westungar. Localbahn
369.200	147.200	173.000	295.800	468.800	1.378	171.415	300.243	471.658	1.586	— 13·1	2.067	2.379	(Transd. Vicb.-A.-G.)
159.200	61.500	79.900	123.000	202.900	1.575	95.268	130.779	226.047	1.755	— 10·3	2.363	2.632	Zagorianer Bahn
17.600	16.800	8.000	33.700	41.700	1.586	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.379	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
23.400	8.850	11.200	10.100	21.300	442	6.724	2.963	9.687	1.181	— 62·6	663	1.772	Zsebely-Csákovárer Lb.
35.400	14.000	13.900	28.000	41.900	939	12.950	22.230	35.180	864	+ 8·8	1.408	1.296	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
920.107	1,595.770	551.186	2,456.819	3,008.005	7.960	544.995	2,202.368	2,747.363	7.270	+ 9·1	11.940	10.905	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
41.863	317.194	19.024	370.374	389.398	5.760	19.577	358.722	378.299	5.596	+ 2·9	8.640	8.394	Mohács-Fünfkirchner E.
438.375	271.597	135.086	383.273	518.359	4.327	122.357	376.650	499.007	4.165	+ 3·9	6.491	6.248	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,317.395	1,505.433	1,163.621	3,889.897	5,053.518	7.178	1,136.920	3,774.412	4,911.332	6.976	+ 2·9	10.767	10.464	Südb.-Ges. ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
411.990	458.470	243.890	722.910	966.800	2.754	223.520	552.000	775.520	2.386	+ 15·4	4.131	3.579	Arader u. Csánader E.
4.852	81.605	1.714	72.342	74.056	1.934	1.836	71.641	73.477	1.918	+ 0·8	2.901	2.877	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
6.722	15.106	2.880	11.710	14.590	695	3.090	6.790	9.880	470	+ 47 9	1.043	705	Borossebes-Menyháza
36.669	122.723	34.926	190.838	225.764	1.835	42.925	182.486	225 411	1.833	+ 0·1	2.753	2 750	Barcs-Pakraczer E.
1,911.984	98.176	247.620	24.090	271.710	5.781	218.703	21.231	239.934	5.105	+ 13·2	8.672	7 658	Budapester Localb.
433.874	19.140	44.916	4.932	49.848	6.231	45.590	4.977	50.567	6.321	— 1·4	9.347	9.482	Budapest-Szt. Lörincz
1.294	17	2.072	41	2.113	3.019	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.529	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
42.989	17.777	30.443	29.636	60.079	1.338	31.876	48.740	80.616	1.795	— 25·6	2.007	2.693	Eperjes-Bartfeld
27.130	98.259	6.892	102.785	109.677	3.324	6.666	102.726	109.392	3.315	+ 0·3	4.986	4.973	Gölnitzthal-Bahn
67.066	8.190	17.311	11 416	28.727	1.690	16.809	11.993	28.802	1.694	— 0·2	2.535	2.541	Güns-Steinamanger
103.867	6.646	21.212	5.444	26.656	987	19.065	6.608	25.673	988	— 0·1	1.481	1.482	Haraszti-Ráczkev
13.376	6.981	1.754	4.074	5.828	1.714	1.504	3.515	5.019	1.476	+ 16·1	2.571	2.214	Holics-Gödinger Localb.
23 675	29.099	4.031	8.205	12.236	1.423	3.910	8.714	12.624	1.468	— 3·1	2.135	2 202	Késmark-Szepes-Bélá
30.803	16.752	10.566	14.997	25.563	2.556	10.200	14.937	25.137	2.514	+ 1·7	3.834	3 771	Keszthély-B. Szt. György
28.843	7.911	9.053	6.880	15 933	1.255	9.497	7.145	16.642	1.310	— 4·2	1.883	1.965	Lócsethal-Bahn
59 865	89.291	14.262	116.603	130.865	2.087	16.147	98 296	114.443	1.825	+ 14·4	3.131	2.738	Marmaroser Salzb. A.-G.
34.514	54.978	16.150	117.899	134.049	1.577	16.025	142.364	158.389	1.863	— 15·4	2.366	2.795	Nagy-Károly-Somkuti
4.466	222	1.331	188	1.519	506	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	758	. . .	N.-Lomnitz-T.-Lomnitz
60 421	44.280	16.060	27.786	43.846	3.132	16.431	28.899	45.330	3 238	— 3·3	4.698	4.857	Poprádthal-Bahn
242.493	117.006	164.502	274.189	438.691	1.976	161.544	253.311	414.855	1.869	+ 5·7	2.964	2.804	Számosthal-Bahn
15.143	17.841	3.469	8.486	11.955	1.087	3.513	8.756	12.269	1.115	— 2·5	1.631	1.673	Szepes-Béla-Podolin
16 128	5.244	2.762	4.466	7.228	777	2.634	3 640	6.274	675	+ 15·1	1.167	1.013	Szep. Olaszi-S.Varalja
90	28.800	16	8.400	8.416	1.451	17	8.400	8.417	1.451	. . .	2.177	2.177	Terret-Kowaszna
312.881	139.219	147 418	271.560	418.978	1.951	119.900	185.700	305.600	1.768	+ 10·4	2.927	2.652	Torontaler Localb.
62.580	60.220	18.536	80.038	98.574	2.292	19.435	86.403	105.838	2.461	— 6 9	3.438	3.692	Ungthalbahn
30,895.355	18,146.527	19,571.356	53,706.214	73,277.570	5.182	18,224.831	48,730.750	66,955.581	5.038	+ 2·9	7.773	7.557	**Summe**
													Recapitulation.
73,510.184	55,585.028	41,326 647	120,747.686	162,074.333	9.772	40,552.310	114,596.950	155,149.260	9.463	+ 3·3	14.658	14.195	**Se. d. österr. Eisenb.**
30,895.355	18,146.527	19,571.356	53,706.214	73,277.570	5.182	18,224.831	48,730.750	66,955.581	5.038	+ 2·9	7.773	7.557	**Se. d. ungar. Eisenb.**
104,405.539	73,731.555	60,898.003	174,453.900	235,351.903	7.660	58,777.141	163,327.700	222,104.841	7.482	+ 2·4	11.490	11.223	**Hauptsumme**
													Zahnradbahnen.
25.847	1.074	21.737	1.751	23.488	. . .	25.964	899	26.863	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
23.516	. . . .	30.028	. . . .	30.028	. . .	43.018	. . . .	43.018	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
107.994	48	37.899	70	38.969	. . .	51.156	330	51.486	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
10.998	1	25.901	4	25.905	. . .	42.755	14	42.769	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
													mit elektrischem Betrieb
410.078	. . . .	49.606	. . . .	49.606	. . .	54.741	. . . .	54.741	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
232.636	. . . .	25.369	. . . .	25.369	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Biclitz-Zigeunerwald
69.366	. . . .	9.384	. . . .	9.384	. . .	10.500	. . . .	10.500	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
2,521.904	. . . .	134.898	. . . .	134.898	. . .	144.490	. . . .	144.490	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
271.420	. . . .	39.635	. . . .	39.635	. . .	39.809	. . . .	39.809	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
39.950	. . . .	3.195	. . . .	3.195	. . .	5.345	. . . .	5.345					Prag (Bubna)-Belvedere
441.992	. . . .	22.099	. . . .	22.099	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
327.424	. . . .	39.530	. . . .	39.530	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate August		Im Monate August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate August 1896				1895		Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende August	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1896	1895	Personen	Güter	Gulden				Gulden			1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen								Kilometer	
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag . . .	0·1	0·1	23.898	. . . .	573	. . . .	573	. . .	766	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag .	0·39	0·39	12.129	. . . .	812	. . . .	812	. . .	1.964	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg .	0·2	0·2	28.255	12	4.541	12	4.553	. . .	5.424	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	20.922	. . . .	2 433	. . . .	2.433	. . .	4.196	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	15.213	3.863	6.861	11.445	18.306	174	21.411	204	— 14·7	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn . .	619	619	111.922	37.384	54.927	104.282	159.209	257	211.753	342	— 2·5	619	602
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	84.242	1.505	4.315	1.691	6.006	1.226	5.949	1.214	+ 1·0	4·9	4·0

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 8195 Personen und das Erträgniss um fl. 1102 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtenquantums um 6555 t und des Erträgnisses um fl. 2139 zu constatiren, wobei die Artikel „Eisen und Stahl" eine Mehrverfrachtung, dagegen die Artikel „Getreide aller Art", „Mehl und Mahlproducte", „Zucker, raffinirt und roh", „Holz aller Art", „Steine aller Art", dann „Erze und Schlacken" einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate August 1896 erzielte Mehreinnahme per fl. 67.242 kann hauptsächlich dem Eisenerz- und Kohlenverkehre zugeschrieben werden.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate August 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro August 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . . + 62.037 Personen + fl. 848·40
Ergänzungsnetz . . . + 6.310 „ — „ 14.119·82
Südnordd. Verbindungsbahn — 25.961 „ + „ 4.150·55

Die gegenüber der gesteigerten Frequenz unverhältnissmässig geringen Einnahmen begründen sich durch den im heurigen Jahre lebhafter gewordenen Sonntagsverkehr auf ganz kurze Distanzen, bezw. durch den geringeren Verkehr auf weitere Distanzen, der sich im Vorjahre in Folge der ethnographischen Ausstellung zu Prag besonders rege gestaltete.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro August 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 4.545 t — fl. 37.694·64
„ „ Ergänzungsnetz + 25.767 t — „ 23.881·78
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . + 15.623 t + „ 8.141·75

Die Mindereinnahmen auf den beiden Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn sind darauf zurückzuführen, dass sich der Verkehr gegenüber dem Monate August 1895 auf kürzeren Strecken bewegte, ferner auf buchhalterische Richtigstellungen.

Die Mehreinnahme auf der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn erklärt sich durch den regeren Kohlenverkehr.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monate Mai des Gegenstandsjahres vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate August 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesene Mindereinnahme von fl. 42.510 theilt sich, wie folgt:

Personenverkehr . . . fl. 13.302
Frachtenverkehr . . . . „ 29.208

Die gesellschaftlichen Localbahnen ergaben folgende Resultate:

Liesing-Kaltenleutgeben . . . . . + fl. 392
Personenverkehr . . . . — fl. 161
Frachtenverkehr . . . . + fl. 553
Mödling-Brühl . . . . . — „ 547
Spielfeld-Radkersburg (Abnahme im Personen- und Güterverkehr) . . . . . — „ 977

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften weisen Steigerungen der Einnahmen nach:

die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn (aus dem Personen- und Güterverkehre) . . . . . um fl. 4.313
„ Leoben-Vordernberger Bahn (stärkerer Güterverkehr) . . . . . „ „ 6.510
„ Graz-Köflacher Bahn (stärkerer Güterverkehr) . . . . . „ „ 6.115
„ Localbahn Cilli-Wöllan (stärkerer Personen- und Güterverkehr) . „ „ 5.081
„ Bárcs-Pakráczer Bahn (ebenfalls stärkerer Güterverkehr) . . . . . „ „ 483

Vom 1. Jänner bis Ende August 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende August								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1896				1895						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
Drahtseilbahnen.													
134.940		3.506		3.506		4.181		4.181					Belvedere in Prag
71.654		4.715		4.715		7.141		7.141					Laurenziberg in Prag
83.759	41	11.266	39	11.305		13.404	77	13.481					Festung Hohensalzburg
147.782		15.508		15.508		25 847		25.847					Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
94.746	38.269	39.431	104.271	143.702	1.368	38.921	89.558	128.479	1.224	+ 11·8	2.053	1.835	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
579.291	332.196	329.751	858.272	1,288.023	2.081	351.111	1,050.078	1,401.189	2.328	— 11·0	3.122	3.492	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
569.384	19.601	26.960	14.675	41.635	8.497	24.766	17.179	41.945	8.999	— 5·5	12.744	13.500	Trambahn in Sarajevo

Dagegen haben Abnahmen:
die Localbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . . um fl. 230
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger (beide wegen schwächerem Güterverkehr) . . . . . „ „ 478

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind nach den definitiven Ergebnissen der Rechnungslegung bis Ende Mai richtig gestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate August 1896 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres ein Ausfall von 163 Personen und 2463 t Güter, mit einer Mindereinnahme von fl. 4512, bezw. fl. 721, was rücksichtlich des Personenverkehres auf die ungünstige Witterung, rücksichtlich des Güterverkehres auf die schwächere Ziegelverfrachtung zurückzuführen ist.

Im Totale wurden vom 1. Jänner bis 31. August 1896 gegen die Vorjahrsperiode fl. 13.254 Mehreinnahmen erzielt, welche zur Gänze auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Bauconsens für die Erweiterung der Werkstätte in Gmünd.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien den Bauconsens für die Erweiterung der Werkstätte in der Station Gmünd im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5403/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Herstellung eines vierten Geleises in der Station Brenner: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines vierten Geleises in der Station Brenner der Linie Kufstein—Ala der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5311/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Zwittau-Polička. (Eröffnungsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 10. September durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde für die Localbahn Zwittau-Polička der Eröffnungsconsens ab 15. September ex commissione ertheilt. [G.-I.-Z. 15.617.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Vermehrung des Fahrparkes.) Vom 1. Jänner bis 1. October wurden Seitens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nachstehend verzeichnete Fahrbetriebsmittel in Bestellung gebracht:

	Locomotiven	Tender
Bei der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt . . .	61	28
„ „ „ „ Floridsdorf	51	12
„ „ „ der Staatseisenb.-Ges.	55	12
„ „ „ von Krauss & Co., Linz	13	—
„ „ Tenderfabrik von Ringhoffer in Prag .	—	33
Zusammen . . .	180	85

[E.-M.-Z. 2223.]

Bei der Waggonfabrik	Personenwagen	Post- und Dienstwagen	Güterwagen
von Ringhoffer in Prag	232	5	100
in Simmering	151	32	67
in Nesselsdorf	124	13	61
vormals Weitzer in Graz	206	4	163
„ Lipinski in Sanok . . .	6	8	256
von Lederer & Porges in Brünn (Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik)	—	10	148
Zusammen . . .	719	72	795

[E.-M.-Z. 2009.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Vermehrung des Fahrparkes.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestellte bei Ringhoffer in Prag 10 dreiachsige Gepäckswagen und bei der Waggonfabrik vormals Lipinski in Sanok 50 zweiachsige offene Güterwagen. [E.-M.-Z. 3139/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf zwei Strecken.) Die unter Führung des Secretärs im kgl. ungar. Handelsministerium, Arpád Papp, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden abgehaltene technisch-polizeiliche Begehungscommission für die nunmehr

gleichfalls auf elektrischen Betrieb eingerichteten Theilstrecken donaurechtsuferseitiger Brückenkopf der Kettenbrücke—Margarethenbrücke und Margarethenbrücke—Zugliget (Auwinkel) constatirte die betriebsfähige Herstellung des Umbaues und der Einrichtung der genannten Linien, in Folge dessen der Commissionsleiter die sofortige Eröffnung des elektrischen Betriebes gestattete.

Budapest—Uj-Pest—Rákospalotaer (Vororte-Tramway) Actiengesellschaft. (Concessionsertheilung für die Flügelbahn nach dem Stadtwäldchen Seitens der Communc.) Die Budapester Communalverwaltung hat, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, der Direction der Budapester Vororte- (Regional-) Tramway-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe die Concession zum Ausbau und Betrieb einer von einem geeigneten Punkte ihrer Hauptlinie Budapest (V. Stadtbezirk Pest)—Uj-Pest—Rákospalota ausgehenden, über die Arenastrasse bis zum Stadtwäldchen führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38) ertheilt.

Nógráder Comitatsbahnen. (Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz: Eröffnung des Betriebes.) Die Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz der Nógráder Comitatsbahnen, bei deren technisch-polizeilicher Begehung die Commission die betriebsfähige Herstellung des Baues und der Einrichtung derselben constatirte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109), wurde dem Betriebe übergeben. Die Interessenten des Comitates haben nun den Bau je einer einerseits von der Station Losoncs aus bis Poltár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 ex 1895, Vorconcession Post 1), andererseits einer gleichfalls von Losoncz ausgehenden, bis Gácsfalu führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1895, Vorconcession Post 1) beschlossen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August die 3·16 km lange Strecke Derschlag—Bergneustadt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., welche eine Fortsetzung der Bahnstrecke Siegburg—Derschlag bildet, mit dem Haltepunkte Ober-Derschlag (0·95 km von Derschlag) und der Station Bergneustadt (3·16 km) für den öffentlichen Verkehr; der Haltepunkt Ober-Derschlag dient dem Personenverkehre, die Station Bergneustadt dem Personen-, Gepäcks- und unbeschränkten Güterverkehre, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; am 15. August die 14·5 km lange Reststrecke Ober-Kauffung—Merzdorf der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit den Haltestellen Ketschdorf und Nimmersath für den öffentlichen Verkehr; die Haltestelle Ketschdorf ist für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet, während die Haltestelle Nimmersath nur Abfertigungsbefugnisse für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr erhalten hat; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die beiden Haltestellen nicht geeignet; die Strecke Ober-Kauffung—Merzdorf gehört zur Betriebsinspection Liegnitz I, zur Maschineninspection Görlitz, zur Werkstätteninspection Lauban und zur Verkehrsinspection Breslau II; am 20. August die 19·62 km lange, zu den schmalspurigen Saatziger Kleinbahnen gehörende Theilstrecke Kashagen—Klein-Spiegel für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen ab Kashagen: Jakobshagen (2·93 km), Ihnathal (5·20 km), Constantinopel (7·61 km), Butow (10·73 km), Gross-Silber (14·74 km), Klein-Spiegel Dorf (17·35 km) und Klein-Spiegel Gut (19·62 km); die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Verladestelle Ihnathal dient nicht dem Personenverkehre; Stückgüter werden auf allen Stationen angenommen, dagegen auf den Stationen Ihnathal, Constantinopel und Klein-Spiegel Dorf nicht ausgeliefert; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen.

b) In Bayern: Am 3. August die 10·69 km lange Localbahn Bodenwöhr-Neunburg o. W. der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen mit den Haltestellen Erzhauser (4·20 km), Penting (7·06 km) und Neunburg o. W. (10·69 km) für den Personen- und Güterverkehr; die Fahrkartenausgabe und Gepäcksabfertigung ab den vorgenannten Haltestellen erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur, bei der Station Bodenwöhr dagegen am Schalter der dortigen Abfertigungsstelle; Eisenbahnwagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast auf die Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 4·5 m können auf dieser Localbahn nicht befördert werden; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Bodenwöhr, ist mit der kgl. Bahnexpedition dortselbst vereinigt und bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen unmittelbar unterstellt; am 15. August die elektrisch betriebene, 5·25 km lange vollspurige Privatlocalbahn von Türkheim in Bayern nach Wörishofen für den Personen- und Güterverkehr; Betriebsunternehmerin ist die Localbahn-Actiengesellschaft Wörishofen; Sendungen nach Wörishofen sind mit directen Fracbtbriefen anzunehmen; die Frachtberechnung erfolgt bis und ab Türkheim, woselbst die Umkartirung stattfindet; Eisenbahnwagen mit einem grösseren Radstande als von 4·5 m, sowie mit einem höheren Bruttogewichte als von 11.000 kg per Achse können auf diese Localbahn nicht übergehen; ferner die 22·93 km lange vollspurige Localbahn Bayreuth—Warmensteinach der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkebr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen ab Bayreuth: Halteplatz St. Georgen (1·88 km), Haltestelle Laineck (3·56 km), Haltestelle Friedrichsthal (4·52 km), Halteplatz Döhlau (6·88 km), Haltestelle Untersteinach (10·04 km), Halteplatz Görschnitz (11·66 km), Haltestelle Weidenberg (13·97 km), Halteplatz Mengersreuth (15·63 km), Haltestelle Sophienthal (17·58 km), Haltestelle Zainhammer (19·82 km) und Station Warmensteinach (22·93 km); die Haltestellen Friedrichsthal, Weidenberg und die Endstation Warmensteinach sind für Güterabfertigung eingerichtet, während die Halteplätze St. Georgen, Laineck, Döhlau, Görschnitz und Mengersreuth, sowie die Haltestellen Untersteinach, Sophienthal und Zainbaimer nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch an diesen Verkehrstellen während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; da der kleinste Bogenhalbmesser dieser Localbahn 200 m beträgt, so können auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren; ebenso können auf diese Localbahn Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast per Achse nicht übergeben.

c) In Württemberg: Am 28. August die 11·820 km lange schmalspurige Nebenbahn Lauffen a. N.—Güglingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, welche in Lauffen a. Neckar an die Linie Bietigheim—Heilbronn anschliesst, für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen ab Lauffen a. N.: Haltepunkt Hausen a. d. Z. (2·730 km), Haltestelle Meinsheim (5·223 km); Bahnhof Brackenheim (7·357 km), Haltestelle Frauenzimmern (10·186 km) und Bahnhof Güglingen (11·820 km); die Stationen, bezw. Haltestellen Meinsheim, Brackenheim, Frauenzimmern und Güglingen dienen dem Personen-, Gepäcks-, Leicben- und Viehverkehre; Eisenbahnfahrzeuge werden nur auf Grund besonderer Vereinbarungen übernommen, hingegen andere Fahrzeuge nach den Bestimmungen des Gepäcks-, bezw. Gütertarifes behandelt; der Haltepunkt Hausen a. d. Zaber ist nur für die Beförderung von Personen, Gepäck und Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet.

d) In Mecklenburg: Am 28. August die Reststrecke der Bahnlinie Anklam—Leopoldshagen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn mit der Haltestelle Leopoldshagen für den Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr; die Entfernung der Haltestelle Leopoldshagen von der Station Anklam beträgt 17·85 km; die Annahme und Beförderung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

e) In Hessen: Am 1. August die 12·70 km lange Strecke Grünberg—Londorf der grossherzogl. Oberbessischen Eisenbahnen, welche in Grünberg Anschluss an die Hauptbahn Giessen-Fulda besitzt, für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen ab Grünberg: Haltepunkt Beltershain (3·21 km), Haltestellen Lumda (4·85 km), Geilshausen (8·0 km), Odenhausen (9·92 km), Kesselbach (11·26 km) und Londorf (12·70 km); der Haltepunkt Beltershain dient nur dem Personenverkehre, während die Haltestellen für den unbeschränkten Personen- und Güterverkebr, sowie für die Beförderung von Leichen und — mit Ausnabme von Odenbausen und Kesselbach — auch für

die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet sind; die Annahme und der Transport von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August der Haltepunkt Mayen-West an der Bahnstrecke Andernach—Gerolstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken als Station für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr, sowie für die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen; nach dieser Station werden Sendungen jedoch nur bei ausdrücklicher Frachtbriefvorschrift abgefertigt; alle Sendungen nach Mayen ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden dagegen ausschliesslich nach der Station Mayen-Ost abgefertigt; die Stadtbahnstation Savigny-Platz zwischen den Stationen Zoologischer Garten und Charlottenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personenverkehr; die Haltestelle Blasdorf zwischen den Stationen Landeshut und Liebau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für den Eil- und Stückgutverkehr; die Haltestelle Gross-Kiesow zwischen den Stationen Greifswald und Zussow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Ladestelle Hartowitz zwischen den Haltestellen Montowo und Rybno der Marienburg—Mlawkaer Eisenbahn für den Wagenladungsverkehr; der Haltepunkt Papiermühle an der Bahnstrecke Göschwitz—Gera im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Gepäcksverkehr; die Güterabfertigungsstelle Bremen-Freibezirk im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover auch für die Abfertigung ankommender und abgehender Eilgüter; im Verkehre mit Bremen-Freibezirk kommen die gleichen Eilgutfrachtsätze wie im Verkehre mit Bremen-Hauptbahnhof zur Anwendung; am 10. August die Haltestelle Berger Damm zwischen den Stationen Nauen und und Paulinenaue im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Wagenladungsverkehre diente, auch für den Stückgutverkehr; die Station Lehe zwischen den Stationen Geestemünde und Cuxhaven im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen; am 15. August der Haltepunkt Nieder-Lomnitz an der Nebenbahnstrecke Hirschberg—Schmiedeberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; der Haltepunkt Neuhammer zwischen den Stationen Kohlfurt und Rauscha im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Stückgutverkehr; ferner die Haltestelle Rohlsdorf-Gottschow der Prignitzer Eisenbahn für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern.

b) In Bayern: Am 1. August der bisherige Halteplatz Geigart an der Localbahn Cham-Waldmünchen der kgl. Bayer. Staateisenbahnen als Haltestelle für den Güterverkehr; ferner der Halteplatz Grub zwischen den Stationen Waldmünchen und Zillendorf der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; am 28. August die Haltestelle Buttenheim an der Strecke Bamberg—Nürnberg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche bisher zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, für den unbeschränkten Güterdienst.

c) In Württemberg: Am 5. August die Haltepunkte Ellhofen zwischen den Stationen Weinsberg und Willsbach und Affaltrach zwischen den Stationen Willsbach und Eschenau der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; der Haltepunkt Heilbronn-Carlsthor zwischen den Stationen Heilbronn und Weinsberg der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Expressgut; ferner die Haltestellen Inzigkofen, Sondelfingen und Zollern, sowie die Haltepunkte Aistaig, Benningen, Bittelbronn, Dettingen bei Ehingen, Kaiseringen, Klingenberg, Lautlingen, Neufra a. D., Oetisheim, Schweinhausen, Thalfingen und Walheim der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für die Stückgüterbeförderung in beschränktem Umfange.

d) In Hessen: Am 15. August die Station Reisen an der Bahnstrecke Weinheim—Furth der Main-Neckar-Bahn, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expressgut und Wagenladungsgütern eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern.

— (Gesammtlänge der Kleinbahnen am 31. März 1896.) Die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen und der zur Ausführung genehmigten Kleinbahnen betrug nach einer in Nr. III des Jahrganges 1896 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches veröffentlichten Zusammenstellung am 31. März 1896 im Königreiche Preussen 3234 km, wovon 1342 km Bahnlänge zur Beförderung von Personen, 143 km von Gütern und 1749 km zur Beförderung von Personen und Gütern betrieben werden. Als Betriebsmittel dienen auf 881 km Bahnlänge Pferde, 1964 km Locomotiven, 306 km elektrische Motoren, 31·50 km theils Pferde, theils Dampfkraft, 50 km theils Pferde, theils elektrische Motoren und 1·50 km Drahtseile. Das grösste Netz von Kleinbahnen (782 km Länge) hat die Provinz Pommern, dann die Stadt Berlin (514 km), die Provinzen Rheinland (438 km), Posen (308 km), Sachsen (220 km), Schlesien (218 km) und Brandenburg (209 km), wogegen es noch am wenigsten ausgebildet ist in den Provinzen Ost- und Westpreussen (15 und 28 Kilometer).

Für die nicht preussischen deutschen Bundesstaaten gibt die Zusammenstellung, da der Begriff der Kleinbahnen im Sinne des preussischen Gesetzes dort nicht besteht, lediglich diejenigen Bahnanlagen an, die in der Statistik des Reichs-Eisenbahnamtes nicht enthalten sind. In der Regel sind das städtische Strassenbahnen. Hamburg hatte zu Anfang des Jahres 1896 solche in einer Länge von 99 km, das Königreich Bayern von 85 km, und in sämmtlichen ausserpreussischen Bundesstaaten ohne Sachsen (für das Königreich Sachsen liegen keine Angaben vor) betrug die Länge dieser Bahnen 479 km. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Kleinbahn-Projecte.) Der Kreis Deutsch-Krone beabsichtigt, eine vollspurige Kleinbahn von Schloppe (Regierungsbezirk Marienwerder) nach dem Staatsbahnhof Kreuz (Regierungsbezirk Bromberg) zu bauen.

Von der Station Gützkow der geplanten Kleinbahn Greifswald-Jarmen soll eine Abzweigung nach der Gützkower Schleuse hergestellt werden.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft beabsichtigt die Herstellung einer Kleinbahn von Genthin nach Rathenow.

Die Unternehmer Havenstein und Jul. Vogel in Berlin planen die Herstellung einer voll- oder schmalspurigen Kleinbahn von Bitterfeld nach Düben mit Abzweigung von Mühlbeck nach Muldenstein.

Von Heide in Schleswig-Holstein über Hennstedt nach Pahlhude soll eine 22·5 km lange Kleinbahn hergestellt werden.

Die Stadt Oberhausen will eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn für den Personenverkehr von Oberhausen nach Meiderich und von Oberhausen nach Sterkrade herstellen.

Für folgende Kleinbahnen im Regierungsbezirke Düsseldorf sind im Laufe des zweiten Vierteljahres 1896 die Genehmigungen ertheilt worden: 1. Für die Kleinbahn von Rüttenscheid nach Bredeney; 2. für die Strassenbahnen der Stadt Oberhausen; 3. für die Strassenbahnen der Kreis Ruhrorter Strassenbahn-Actiengesellschaft; 4. für die Kleinbahn von Essen nach Frohnhausen; 5. für die Kleinbahn von Essen nach Steele. Ausserdem wird eine grosse Anzahl elektrischer Kleinbahnen im Landkreise Düsseldorf und den Kreisen Solingen und Mettmann projectirt, so dass voraussichtlich binnen kurzer Zeit die drei genannten Kreise mit einem umfangreichen, sehr verzweigten und gut an einander schliessenden Netze von Kleinbahnen versehen sein werden, die in erster Linie dem localen Personenverkehre dienen sollen. — Ein ausserordentlich bemerkenswerthes Project, dessen alsbaldige Ausführung gesichert erscheint, ist ferner der Plan einer einschienigen elektrischen Schwebebahn für den Personenverkehr von Vohwinkel über Elberfeld und Barmen nach Rittershausen. Die Schienen, an denen die Wagen hängen, sollen von einer Eisenconstruction getragen werden, die zum grössten Theile über dem Bett der Wupper errichtet werden wird. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Auflösung und Errichtung von Eisenbahn-Bausectionen.) Die Eisenbahn-Bausectionen Wolnzach, Nesselwang und Bogen sind am 1. September aufgelöst und in Weilheim, Dorfen, Amberg, Eichstätt, Mellrichstadt, Oberdorf b. B. und Straubing Eisenbahn-Bausectionen errichtet worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis 15. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

9. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Oreste", Capitän P. Harlovich.
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän A. Petris,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Galatea", Capitän A. Scarpa, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Gricchisch-Orientalische Linie über Albanien).

13. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich,
mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno nnd Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Danubio", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Pola, Lnssinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

9. October, Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
12. „ Dampfer „Carlotta", Capitän C. Zalampich,
15. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 11. October, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. October, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Galatea", Capitän A. Scarpa,
mit Berührung von Lnssinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesme, Khios und Smyrna.

11. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Memfi", Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

14. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca nnd Rhodus.

15. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum),
Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Knstendje, Odessa, Snlina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. October, nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. Costanzo,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai nnd Kobe.
Die Ladnng nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcntta überschifft.

3. Novbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperarix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

31. October, Dampfer „Berenice", Capitän G. Brazzanovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen befindliche Strecke Kaposvár—Fonyod (Kaposvár-Fonyoder Localbahn), 53·950 km, welche am 15. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen. (Beitritt von Schweden und Norwegen.) Schweden und Norwegen sind den zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, beigetreten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCVII. Stückes.) Das am 7. October herausgegebene CCVII. Stück enthält unter

Nr. 2601: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. October 1896, Z. 29.729, betreffend die Massregeln zur Hintanhaltung der Weiterverbreitung der im politischen Bezirke Leoben aufgetretenen Maul- und Klauenseuche.

Nr. 2602: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2603: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. October 1896, Z. 92.468, betreffend das Verbot des Hausirhandels mit Wiederkäuern in Niederösterreich.

Nr. 2604: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung von Schwaben und Neuburg, Kammer des Innern, vom 5. September 1896, ad Nr. 21.947, betreffend die Genehmigung weiterer Eintrittsstationen an der Grenze gegen Oesterreich.

— (Inhalt des CCVIII. Stückes.) Das am 8. October herausgegebene CCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2605: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung in Agram vom 27. September 1896, Z. 54.848, betreffend theilweise Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Dalmatien nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2606: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 5. October 1896, Z. 15.139, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus ganz Dalmatien nach Krain.

— (Inhalt des CCIX. Stückes.) Das am 9. October herausgegebene CCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2607: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 26. September 1896, Z. 24.942 IV, betreffend Regelung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Dalmatien.

— (Inhalt des CCX. Stückes.) Das am 10. October herausgegebene CCX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2608: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 7. October 1896, Z. 161.195, betreffend Abänderung der Einfuhrsbeschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach Böhmen.

Nr. 2609: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. October 1896, Z. 15.358, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Veit in Kärnten nach Krain.

Nr. 2610: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. October 1896, Z. 15.290, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien, Niederösterreich, Mähren und Schlesien nach Krain.

Nr. 2611: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. October 1896, Z. 94.607, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 2612: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 8. October 1896, Z. 17.157/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Steiermark nach Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifes für Obsttransporte.

Mit 1. November 1896 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Obst, getrocknetem, und Pflaumenmus (Powidl, Lequar) zwischen Stationen der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der Vinkovci-Brčkaer Eisenbahn), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, beziehungsweise Lindau transit, ferner Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 80 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 10. October 1896. [737]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des Nachtrages II zum Fahrschein-Verzeichnisse.

Mit 15. October 1896 gelangt der Nachtrag II zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1896 zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verkaufsstellen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 10. October 1896. [738]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationen der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Einführung einer neuen Fahrpreis- und Antheilstabelle.

Mit 1. November 1896 gelangt eine neue Fahrpreis- und Antheilstabelle für den oben genannten directen Personenverkehr zur Einführung, durch welche die Tabelle vom 1. Mai 1891 aufgehoben wird.

Exemplare der neuen Fahrpreis- und Antheilstabelle sind bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zum Preise von 30 Hellern erhältlich.

Wien, am 8. October 1896. [739]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch Namens der Verwaltung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

KUNDMACHUNG

betreffend die allgemeine

Ausschreibung der Lieferung von 792.000 Stück Salzsäcken aus Jutestoff.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien beabsichtigt für die Zeit vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897 die Lieferung von 792.000 Salzsäcken aus Jutestoff im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen und erlässt zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung.

Von obigem Lieferungsquantum werden monatlich 66.000 Stück benöthigt.

Es steht dem Offerenten frei, sich entweder um das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur um einen Theil desselben zu bewerben; dagegen behält sich die k. k. Staatsbahn-Direction vor, auch weniger als das ausgeschriebene Quantum zu vergeben oder die Lieferung an mehrere Offerenten zu übertragen, so wie ihr auch das Recht zusteht, sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

Die bezüglichen allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der Abtheilung 8 der k. k. Staatsbahn-Direction (Salzgeschäft, XV., Westbahnhof, Pavillon C, 1. Stock) unentgeltlich behoben werden.

In dem Offerte ist der Preis in österr. Währung Noten per Stück in Schrift und Ziffern franco aller Fracht und Spesen loco Materialmagazin, Wien, Westbahnhof, gestellt, sowie weiters anzugeben, ob der Offerent auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder blos auf einen Theil desselben offerirt.

Bei Ueberreichung des Offertes ist gesondert vom Offerte im Sinne des Art. 4 der allgemeinen Bedingnisse ein Vadium im Betrage von 5 Percent des Werthes des offerirten Gesammt-, bezw. Theilquantums bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse Wien (Franz Josef-Bahnbof) zu erlegen.

Das Offert, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse sind vom Offerenten unter Anführung der Adresse eigenhändig zu unterschreiben, mit einer Stempelmarke von 50 kr. per Bogen zu versehen und versiegelt nebst den Mustersäcken beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Althanplatz Nr. 3) bis längstens **10. November 1896, 12 Uhr Mittags,** mit der Aufschrift „Offert zur Lieferung von Salzsäcken" einzureichen.

Offerte, welche den vorbenannten Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt (526)

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien und Niederösterreich:

Carl Freytag, Wien, III., Marokkanergasse 1.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1556	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum, Mineral-Schmieröl und Petroleum-Naphtha (Benzin, ans Petroleum destillirt)	Triest und Fiume	Amberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt.	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg	38·58	35·17	3·41	Rückvergütung	Bei frankirten Sendungen gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die in den Verordnungs-Blättern Nr. 145, 148 und 150 ex 1895, unter Pos. 2344, 2487 und 2608 enthaltenen Verlautbarungen werden hiedurch gegenstandslos
					Amhach					44·06	36·89	7·17		
					Asch					31·63	30·31	1·32		
					Aschaffenburg					54·12	48·26	5·86		
					Augsburg					32·57	31·25	1·32		
					Bad Kissingen					48·20	43·74	4·46		
					Bamberg					39·91	36·80	3·11		
					Bayreuth					35·25	32·66	2·59		
					Blaichach					32·74	31·61	1·13		
					Buchloe					36·35	34·23	2·12		
					Cham					40·80	37·15	3·65		
					Dachau					36·92	29·10	7·82		
					Deggendorf					34·95	29·16	5·79		
					Dillingen a. d. Donau					37·83	35·25	2·58		
					Donauwörth					39·83	35·36	4·47		
					Eichstädt Bahnhof					39·91	35·80	4·11		
					Eisenstein B.St.B.					39·54	33·75	5·79		
					Erlangen					39·91	36·80	3·11		
					Feuchtwangen					45·91	39·01	6·90		
					Forchheim					39·91	36·80	3·11		
					Franzensbad B.St.B.					30·07	28·75	1·32		
					Freising					37·58	30·26	7·32		
					Fürth					39·91	36·80	3·11		
					Furth i. W. B.St.B.					36·34	31·97	4·37		
					Gemünden					50·27	44·41	5·86		
					Gotteszell					36·73	30·90	5·83		
					Günzburg					32·57	32·29	0·28		
					Gunzenhausen					44·86	37·97	6·89		
					Haslau					30·96	30·17	0·79		
					Hergatz					28·29	27·60	0·69		
					Hersbruck l. d. P.					39·10	36·47	2·63		
					Hersbruck r. d. P.					38·73	36·25	2·48		
					Hochstadt-Marktzeuln					39·32	36·52	2·80		
					Hof B.St.B.					34·07	32·34	1·73		
					Illertissen					35·02	31·58	3·44		
					Immenstadt					31·69	30·56	1·13		
					Ingolstadt C.B.					39·91	33·80	6·11		
					Kaufbeuren					36·43	35·04	1·39		
					Kempten					33·24	31·70	1·54		
					Kitzingen					46·65	41·12	5·53		
					Kronach					40·51	37·71	2·80		
					Kulmbach					37·69	35·12	2·57		
					Landshut					34·99	29·39	5·60		
					Lanf l. d. P.					39·91	36·86	3·05		
					Lanf r. d. P.					39·54	36·64	2·90		
					Laningen					37·46	34·99	2·47		
					Lichtenfels B.St.B.					39·91	36·80	3·11		
					Lndwigsthal					38·95	33·16	5·79		
					Marktbreit					46·78	43·34	3·44		
					Markt-Redwitz					31·63	29·75	1·88		
					Marktschorgast-Berneck					36·58	34·18	2·40		
					Melningen B.St.B.					46·65	43·54	3·11		
					Memmingen					32·95	29·51	3·44		
					Mindelheim					35·02	30·59	4·43		
					Münchberg					35·03	33·30	1·73		
					Neumarkt a. d. Rott.					32·10	26·50	5·60		
					Neustadt a. d. W. N.					33·55	32·17	1·38		
					Neuulm					32·57	30·86	1·71		
					Nördlingen					42·27	35·68	6·59		
					Nürnberg C.B.					39·91	36·80	3·11		
					Nürnberg O.B.					39·91	36·80	3·11		
					Oberdorf b. Biessenhofen					37·25	36·18	1·07		
					Oberdorf h. Immenstadt					32·43	31·12	1·31		
					Oberndorf-Schweinfurt					46·50	42·04	4·46		
					Oberreitnau					27·23	26·66	0·57		
					Oberstanfen					30·43	29·54	0·89		
					Ochsenfurt					46·78	43·43	3·35		
					Pappenheim					39·91	35·75	4·16		
					Pegnitz					35·84	33·17	2·67		
					Pfarrkirchen					34·62	29·02	5·60		
					Plattling					34·29	28·46	5·83		
					Prohstzella B.St.B.					43·47	40·67	2·80		

Fortlaufende Nummer	1	1557	1558
Die Publication erfolgt von der Nr.	2	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
Die Publication erfolgt und im Namen der	3	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Petroleum, Mineral-Schmieröl und Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Triest und Finme	Triest	Fiume und Finme ipartelep	Triest und Finme
nach	5	Regen Regensburg Rehau Reichelsdorf Ritschenhausen B.St.B. Röttenbach b. Lindau Schlachters Schwabach Schwabmünchen Schwandorf Schweinfurt Selb Senden Sennsen Solnhofen Sonthofen Strasskirchen Straubing Sünching Tirschenreuth Treuchtlingen Wallersdorf Weiden Weissenburg a. Sand Wiesau Wunsiedl Würzburg B.St.B. Zwiesel	Cormons transit	den im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Gütertarife genannten bayerischen Stationen Erzgenz loco und transit Buchs loco nnd transit Feldkirch loco und transit St. Margrethen loco u. transit Lindau Stadt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendnngen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr znr Abfertignng gelangen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Anfladen der Sendungeu obliegt den Aufgebern derselben. Die Sendungen müssen im Oesterr.-Ungar.-italienischen Güterverkehre zur Abfertigung gelangen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen nnd pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen auf Grnnd der Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr — Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Aufgabe gebracht werden
	7	Bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführnng im Tarifwege erfolgt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern nicht in der Zwischenzeit Einführnng im Tarifwege erfolgen solite
Bezeichnung	8	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr — Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Francs pro Tonne = 1000 kg 37·76 39·10 33·03 39·91 46·43 29·47 27·62 39·91 37·61 37·25 46·35 32·14 34·17 31·11 39·91 33·08 35·17 36·06 37·25 33·12 36·20 39·91 35·03 33·99 39·91 36·80 32·44 46·78 38·58	Francs pro Tonne 6·50 4·50 2·00	15·70 6·50 9·20	Francs pro Tonne = 1000 kg 37·76 39·10 33·03 39·91 46·43 29·47 27·62 39·91 37·61 37·25 46·35 32·14 34·17 31·11 39·91 33·08 35·17 36·06 37·25 33·12 36·20 39·91 35·03 33·99 39·91 36·80 32·44 46·78 38·58
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	31·97 32·49 31·55 36·80 43·32 28·73 27·01 36·80 33·72 33·60 41·87 30·82 32·46 29·44 35·21 31·90 29·38 30·27 31·0 30·97 36·20 28·68 30·63 36·80 29·40 30·56 43·68 32·75	31·97 32·49 31·55 36·80 43·32 28·73 27·01 36·80 33·72 33·60 41·87 30·82 32·46 29·44 35·21 31·90 29·38 30·27 31·0 30·97 36·20 28·68 30·63 36·80 29·40 30·56 43·68 32·75	31·97 32·49 31·55 36·80 43·32 28·73 27·01 36·80 33·72 33·60 41·87 30·82 32·46 29·44 35·21 31·90 29·38 30·27 31·0 30·97 36·20 28·68 30·63 36·80 29·40 30·56 43·68 32·75
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	5·79 6·61 1·48 3·11 0·74 0·61 3·11 3·89 3·65 4·48 1·32 1·71 1·71 1·67 4·70 1·13 5·79 5·79 6·25 2·15 3·71 6·35 3·36 3·11 2·15 1·88 3·10 5·83	5·79 6·61 1·48 3·11 0·74 0·61 3·11 3·89 3·65 4·48 1·32 1·71 1·71 1·67 4·70 1·13 5·79 5·79 6·25 2·15 3·71 6·35 3·36 3·11 2·15 1·88 3·10 5·83	5·79 6·61 1·48 3·11 0·74 0·61 3·11 3·89 3·65 4·48 1·32 1·71 1·71 1·67 4·70 1·13 5·79 5·79 6·25 2·15 3·71 6·35 3·36 3·11 2·15 1·88 3·10 5·83
Art der Durchführung	12	Rückvergütnng	Kartirung	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Bei frankirten Sendungen gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei Sendnngen in angewiesener Fracht gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachthriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerknngen	14	Die in den Verordnnngs-Blättern Nr. 145, 148 und 150 ex 1895, unter Pos. 2344, 2487 und 2608 enthaltenen Verlantbarungen werden hiedurch gegenstandslos		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1559	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mirthal-Bahn	Sägespäne	Thomathal	allen Stationen der Mirthal-Bahn	In Wagenladungen à 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	35 Percent von den ermässigten Wagenladungssätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate oder Aufnahmescheine, welche vom Absender längstens bis Ende März 1898 zu bewirken ist	
1560	Böhmischen Commercialbahnen		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, sowie Brennholz	Domausnice / Jičín (oder vice versa)		Aufgabe, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 und die Classe C giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	21·0 kr.	16·0 kr.	5·0 kr.	Im Kartirungswege		Bei Verladung von Brennholz in Kohlenwagen mit weniger als 13 m² Ladefläche wird die Fracht für das Effectivgewicht, mindestens aber für 7500 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet
1561	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Laa	Poysdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	12·9 kr.	8·0 kr.	4·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1562	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe 1 und II	Wien (Nordbahnhof oder Staatsbahnhof) / Teschen (K.F.N.B. oder K.O.B.) (oder vice versa)		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der nachbenannten speciellen und der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der K.F.N.B. vom 1. Jänner 1893, bezw. Tarif, Theil II, Heft I des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Diverse	a) 140·5 kr. b) 127·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	

Die oben angeführten Wagenladungs-Frachtsätze finden keine Anwendung auf die nachfolgend bezeichneten Güter, und zwar: Güter, welche zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassen werden; Gegenstände über 6·3 Meter Länge, zu deren Beförderung mehr als ein Wagen erforderlich ist; Kähne, Boote und dergleichen Wasser-Fahrzeuge; Ausstellungsgüter; verladene Eisenbahn-Fahrzeuge (auch Tramwaywaggons); lebende Thiere; Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge; endlich Leichen.

Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern, welche nach der Güterclassification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach den Classen I und II berechnet werden, und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die obigen Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung billigere Gebühren ergibt.

Im Falle der Zuladung von sperrigen Gütern (Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893, sub B III—g unter α und β, auf den Seiten 125 bis 127) hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird und für das so ermittelte Gesammtgewicht die obigen Wagenladungs-Frachtsätze sub a), bezw. b) angewendet werden.

Wird durch den Versender der Wagenraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausgenützt, so steht es der Eisenbahn frei, Güter zuzuladen.

Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Frachtbegünstigungen wird Seitens der Eisenbahn eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Die Eisenbahn haftet auch nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung des Wagenraumes.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1563	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, unverpackt, in offen gehanten Wagen verladen, aus Pos. T-12a im Tarife „Theil I“	Z l i v	Német-Bogsán	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	133·5 kr.	94·6 kr.	38·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1564	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)		a) Bregenz, Bludenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Lauterach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach und Strassenhaus; b) St. Margrethen, Hard-Fussach, Lustenau	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a)	b)	Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz für Zimony—Bregenz gilt auch für Zimony—Lindau
				Barcs						364	369			
				Sziszek						357	362			
				Andrijevci						471	476			
				Bosna-Brod						465	470			
				Brod						458	463			
				Brsadin						499	504			
				Eszék						460	465			
				Garčin						465	470			
				Ivankovo						490	495			
				Mikanovci						484	489			
				Mitrovicz und Mitrovicz-Szávapart loco und trans.						535	540			
				Samacz						490	495			
				Strzivojne-Vrpolje						477	482			
				Vinkovci loco						496	501			
				Vinkovci trans.						490	495			
				Vukovár						487	492			
				Zimony						*) 575	580			
				Brčka						569	574			
				Gunja						555	560			
1565	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schotter der Pos. S-58	Kilometer 7·4 der Strecke Borst—Draga	Kilometer 27/8 der Schleppbahn Triest St. Andrä-S. Sabba	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	6 kr.	4 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
40	Nr. 140 vom 3. December 1895	2094	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Südbahn-Gesellschaft Kgl. bayerische Staatsbahnen	Obst, getrocknetes, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Barcs Sziszek Andrijevci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék (Oslek) Garčin Ivankovo Mikanovci Mitrovicz (Mitrovicza) Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoholi sávi) Šamac Strwojna-Vrpolje Vinkovci Vukovár Zimony (Zemun) Gunja Brčka	a) Bregenz Bludenz Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Lanterach Nendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach und Strassenhaus h) St. Margrethen Hard-Fussach und Lustenau	31. October 1896	Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Frachtsätze wird unter Einem besondere Bekanntmachung erlassen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
47	Nr. 114 vom 6. October 1896	1536	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. bayerische Staatseisenbahnen	Bier- und Malztrebermasse	Pilsen	den Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen: Burgfarrenbach Eltersdorf Hagenbüchach Langenzenn Raitersaich Reichelsdorf Rossstall Vach Zirndorf	In der Colonne 4 der Publication hat es statt „Bier- und Malztrebermasse" richtig zu lauten: „Bier und Malztreber, nasse"	
						oder umgekehrt			
48	Nr. 115 vom 8. October 1896	1547	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pandorf	Wien I (K.E.B.) Penzing Hütteldorf-Hacking Weidlingau-Hadersdorf Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Wien-Donaucanal-hahnhof und Wien-Praterquai	Pandorf ist richtig zu stellen auf „Paudorf"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 118. Wien, 15. October 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. September 1896, Z. 9318/I, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend das vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hinausgegebene Stationsverzeichniss der am internationalen Verkehre betheiligten Bahnen in französischer Sprache.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat ein Stationsverzeichniss der am internationalen Verkehre betheiligten Bahnen in französischer Sprache hinausgegeben und anher das Ansuchen gestellt, mehrere Exemplare desselben den interessirten Bahnen zum Zwecke der Ueberprüfung zu übermitteln.

Allfällige Berichtigungen und Ergänzungen, welche dem genannten Centralamte unmittelbar mitzutheilen wären, würde dasselbe in Nachträgen behandeln und sodann in einer für das Jahr 1897 in Aussicht genommenen Neuausgabe des Stationsverzeichnisses berücksichtigen.

Gleichzeitig wäre es dem Centralamte erwünscht, wenn demselben jeweils die Namen der neu zur Eröffnung gelangenden Stationen, sowie die Aenderungen in den Einrichtungen und Dienstbefugnissen, welche Gegenstand der Angaben in dem Stationsverzeichnisse sind, bekanntgegeben würden.

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Anschluss mehrerer Exemplare des Stationsverzeichnisses mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, dem Wunsche des genannten Centralamtes nach Thunlichkeit zu entsprechen.

Wien, am 29. September 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. October 1896, Z. 11.921/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Von dem kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorate in Budapest ist mit Note vom 2. October 1896 im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die am 13. September eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn des Nográder Comitates in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

x^2 die Localbahn des Nográder Comitates.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 8. October 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 11. October 1896.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Wenn gegen eine Bahn wegen äusserlich nicht erkennbarer Beschädigungen des bereits anstandslos übernommenen Frachtgutes nachträglich Ersatzansprüche erhoben werden, muss der directe Beweis darüber erbracht werden, dass diese Beschädigungen während des Transportes eingetreten sind.

(Entscheidung vom 12. Mai 1896.)

Laut Inhalt einer beim Eisenbahn-Schiedsgerichte von dem Inhaber eines Eisenbahntarif- und Auskunftsbureau gegen die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen eingebrachten Klage wurden vom Spediteur H. in R. am 11. Juli 1895 drei Colli Billardtheile an die Restaurateure P. & J. S. in S. aufgegeben. Diese Sendung langte in Folge verschiedener Zwischenfälle, welche auch eine mehrmalige Umladung des Gutes zur Folge hatten, erst am 27. Juli 1895 am Bestimmungsorte an. Daselbst wurde das Gut nach Bezahlung der Fracht von den Adressaten übernommen und in deren Behausung geschafft. Bevor jedoch die Empfänger die ihnen mittelst Fuhrwerk zugestreiften Colli öffneten, machten sie angeblich die Wahrnehmung, dass bei der Bewegung einer der Kisten, welche die zum Billard gehörige Marmorplatte enthielt, ein Kollern vernehmlich wurde, welches nur von den Bruchstücken der während des Eisenbahntransportes zertrümmerten Marmorplatte habe herrühren können. Die Empfänger liessen deshalb — so fährt die Klage fort — die in Rede stehende Kiste uneröffnet sofort wieder nach der Bahnstation bringen, woselbst durch die Aufnahme eines Thatbestandprotokolles festgestellt wurde, dass die Marmorplatte wirklich in neun Stücke zertrümmert und dadurch ein Schaden von 150 fl. entstanden war, welchen der Kläger als Cessionar der Adressaten geltend macht.

Bei der Verhandlung am 12. Mai 1896 wurde Kläger mit seinem Begehren abgewiesen, und zwar mit folgender Begründung:

Das Schiedsgericht musste sich bei Beurtheilung des vorliegenden Streitfalles zunächst die Bestimmung des § 90 B.-R. gegenwärtig halten, wonach alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sind, sobald die Fracht bezahlt und das Gut angenommen ist. Hievon sind allerdings nach Punkt 4 des genannten Paragraphen ausgenommen Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, wenn der Berechtigte beweist, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist. Es mag dahingestellt bleiben, ob thatsächlich ein solcher äusserlich nicht erkennbarer Mangel vorliegt, da ja nach Angabe der Klage und dem Inhalte der Verhandlung die Empfänger durch das Kollern, welches sie vernommen haben wollen, auf den Schaden aufmerksam gemacht worden seien, wobei es auffallend erscheint, dass dieses Kollern erst in der Behausung der Empfänger und nicht schon beim Aufladen des Gutes auf den Zustreifwagen und auf dem Transporte nach der Behausung der Adressaten gehört worden sein soll. Beim Vorliegen eines äusserlich nicht erkennbaren Mangels statuirt aber der Wortlaut des § 90, Punkt 4, lit. b) B.-R. nach Ansicht des Schiedsgerichtes einen directen Beweis darüber, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist, welche Ansicht dadurch bestärkt wird, dass Punkt 4, lit. b) des § 90 B.-R. eine Ausnahme von der im ersten Absatze dieses Paragraphen aufgestellten Regel bildet. Ein solcher directer Beweis wurde jedoch Seitens des Klägers nicht nur nicht erbracht, sondern auch nicht angeboten. Der von dem Kläger angebotene indirecte Beweis darüber, dass der Schade nur auf der Bahn entstanden sein könne, indem durch Zeugen dargethan werden soll, dass das Gut in ordnungsmässig verpacktem Zustande zur Aufgabe gelangt und nach der Uebernahme auf der Abgabestation unter Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt in die Behausung der Adressaten gebracht und von da am selben Tage wieder zur Bahnstation zurückgebracht worden sei, stellt sich aber auch an und für sich als unzulässig dar. Denn der Behauptung, dass das Gut in ordnungsmässig verpacktem Zustande aufgegeben wurde, widerstreitet das am 31. Juli 1895 in Gegenwart eines der Adressaten aufgenommene und von demselben unterschriebene Thatbestandsprotokoll, welches eine mangelhafte Verpackung constatirt, ohne dass die Adressaten dagegen Widerspruch erhoben haben, wodurch, da dieses Thatbestandsprotokoll der Eisenbahn und den Adressaten, daher auch dem Cessionar der letzteren gegenüber beweiswirkend ist, auf Grund des § 58, Abs. 3, B.-R. die Haftung der Bahn geradezu ausgeschlossen wird. Der weiters darüber angebotene Beweis, dass der Schade auch nicht innerhalb der Zeit von der Ablieferung des Gutes bis zu dessen Wiederzustreifung zur Bahnstation entstanden sein könne, erscheint aber, abgesehen davon, dass die Zeugen sich doch nicht selbst ein Zeugniss über die von ihnen gebrauchte Vorsicht beim Transporte ertheilen können, als lückenhaft, weil zwischen der Uebernahme des Gutes auf der Abgabsstation, dem Transporte desselben nach der Behausung der Empfänger und zwischen dem Rücktransporte von der Behausung zur Bahnstation ein der Dauer nach allerdings unbestimmt gebliebener Zeitraum gelegen ist, was umsoweniger einem Zweifel unterliegen kann, als die Rückstreifung nicht durch denselben Mann erfolgte, welcher das Gut in die Behausung der Empfänger gebracht hatte, während, wenn wirklich sofort nach dem Zustreifen des Gutes ein Kollern gehört worden wäre, die Empfänger sicherlich das Gut sofort durch dieselbe Person auf den Bahnhof hätten zurückschaffen lassen. Liegt aber zwischen der Zeit der Uebernahme und der Transferirung des Gutes und der Zeit der Rücktransferirung desselben ein Zeitraum, innerhalb dessen über die Gebahrung mit dem Frachtgute ein Beweis nicht geliefert und nicht angeboten wurde, so

fehlt ein wesentliches Glied in der Beweiskette. Da nun das Schiedsgericht nicht in der Lage war, auf den vom Kläger angebotenen indirecten Beweis einzugehen, so war das Klagebegehren abzuweisen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Deutsche Eisenbahn-Tarifcommission.) Auf der Tagesordnung der am 15. September stattgefundenen gemeinschaftlichen Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten standen folgende Verhandlungsgegenstände:

1. Anderweite Festsetzung der Deckenmiethe.
2. Einführung einer Verzögerungsgebühr für verspätete Rückgabe loser Wagendecken.
3. Herabsetzung der Gebühren für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Frachtbriefe.
4. Frachtberechnung für auf Bahngeleisen laufende Kippwagen bei gleichzeitiger Aufgabe der von einander getrennten Ober- und Untergestelle.
5. Erweiterung der Frachtermässigung für gebrauchte leere Emballagen.
6. Aufnahme von Fleischfuttermehl in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter.
7. Tarifirung von gebrochenen Ausschussschienen.
8. Tarifarische Gleichstellung von „Breitlingen“ mit frischen (grünen) oder gesalzenen Häringen.
9. Tarifiruug von Erbsenschalen.
10. Versetzung von Melasse in den Specialtarif III.
11. Tarifirung von Erdnussschalen und Erdnussschalenkleie.
12. Tarifirung gemahlener Pressrückstände von Kartoffeln.
13. Versetzung von „Mexikanischen Reiswurzeln“ in den Specialtarif II.
14. Versetzung von Retorten aus Chamotte oder Thon im Falle der Ausfuhr in den Specialtarif III.
15. Aufnahme von Rückständen der Alaun- und Thonerde-Sulphat-Fabrikation in den Specialtarif III.
16. Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr in den Specialtarif III und
17. Tarifirung von Xylolith.

Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten hat in seiner Sitzung vom 14. September noch verhandelt über:

1. Antrag, betreffend billigere Tarifirung des Artikels „Schuhwichse“.
2. Antrag, betreffend Verweisung von Wagenfett nach Specialtarif III.
3. Antrag, für mit gebrauchten leeren Flaschen gefüllte Kisten, wie für leere Kisten und dergl. nur die Fracht nach dem halben Gewicht zu berechnen.
4. Antrag, betreffend
   a) Frachtermässigung für zurückgehende Kisten mit leeren Flaschen (gleichwie bei den leer zurückgehenden Fässern) auf die Hälfte des gewöhnlichen Frachtsatzes;
   b) Einführung des Frankaturzwanges sowohl hierauf, als auch für die Rücksendung leerer Gebinde.

— (Sitzung der deutschen Eisenbahn-Tarifcommission.) Der zur Berathung einer neuen Classification der Artikel „Emballagen und Lumpen“ eingesetzte Unterausschuss einigte sich in seiner am 14. September zu Harzburg abgehaltenen Sitzung dahin, dass in Zukunft wollene und leinene Lumpen nach Specialtarif II, Lumpenabfälle und Schrenzlumpen, ebenso gebrauchte Emballagen aller Art nach Specialtarif III zu befördern seien. Strittig blieb die Frage der Tarifirung unsortirter Lumpen; hierüber sollen noch Sachverständige aus Kreisen der Lumpenhändler, Papierfabrikanten und Shoddyfabrikanten gehört werden. In der vorberathenden Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde beschlossen, über den von der Actiengesellschaft Union (Augsburg) eingebrachten Antrag auf billigere Tarifirung des Artikels „Schuhwichse“, sowie über den von der Firma Emil Heinicke (Gera) auf Detarifirung von Wagenfett gerichteten Antrag noch Erkundigungen bei Interessenten einzuziehen.

Den Anträgen der Handelskammer Posen auf Verfrachtung gebrauchter leerer Flaschen nach dem halben Gewichte war der Verkehrsausschuss geneigt und wird dieselben in der Februarsitzung zu Berlin vertreten.

Die einzelnen Gegenstände der Tagesordnung für die 55. gemeinschaftliche Sitzung wurden am 15. September erledigt. Betreffs der anderweiten Festsetzung der Deckenmiethe wurde beschlossen, dass die unterschiedliche Berechnung nach zwei- und mehrachsigen Wagen, sowie nach den §§ 44 und 45 in Wegfall kommen soll; statt nach 200 km wird die Gebühr nunmehr nach 100 km erhoben. Aus den Verhandlungen ist noch Folgendes zu erwähnen: Der Antrag auf Herabsetzung der Gebühren für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Frachtbriefe wurde vertagt. Um die Frage, wie neue Stahlschienen, die wegen Fehlern ausgeschieden und gebrochen zum Einschmelzen bestimmt sind, zu tarifiren seien, einer einheitlichen Regelung zuzuführen, stellte die kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen den Antrag: Gebrochene Ausschussschienen, zum Einschmelzen bestimmt, in den Specialtarif III unter „Eisen und Stahl u. s. w.“ hinter „alte gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen“ einzureihen und diesen Beschluss als einen declaratorischen zu erklären. Diesem Antrag wurde auf Grund des Berichtes der referirenden kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau von dem Verkehrsausschuss und der Eisenbahn-Tarifcommission stattgegeben, doch soll der Beschluss als geschäftsmässig und nicht als „declaratorisch“ behandelt werden.

Die Handelskammer zu Breslau stellte am 19. November 1894 den Antrag: „Retorten aus Chamotte oder Thon in 10 t-Ladungen im inneren Verkehre nach Specialtarif III und bei 5 t-Ladungen nach Specialtarif II zu versetzen.“ In der 55. Sitzung wurde dieser Antrag sowohl von der Tarifcommission als vom Ausschusse der Verkehrsinteressenten abgelehnt, von der Generalconferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen indessen die Angelegenheit auf Antrag der Preussischen Staatsbahnen zur nochmaligen Prüfung an die Tarifcommission verwiesen. Die nunmehr referirende kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau empfahl entgegen dem früheren Votum der ständigen Tarifcommission: Retorten aus Chamotte oder Thon im Falle der Ausfuhr nach Specialtarif III zu versetzen und die Güterclassification und das alphabetische Verzeichniss des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, dementsprechend zu ergänzen. Der Gegenstand wurde durch Beschluss des Verkehrsausschusses und der Tarifcommission vertagt und die referirende Bahnverwaltung ersucht, auch ausserhalb ihres Bezirkes Erhebungen vorzunehmen. Die nächste gemeinschaftliche Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten findet am 18. Februar 1897 zu Berlin statt. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Beförderung von Petroklastit und Haloklastit.) Die Westphälisch-Anhaltische Sprengstoff-Actiengesellschaft zu Wittenberge hat einen Sprengstoff hergestellt, der bei seiner Verwendung in Steinbrüchen und Erzbergwerken „Petroklastit“ und bei seiner Verwendung in Salzbergwerken „Haloklastit“ genannt wird. Den angestellten technischen Erhebungen zufolge gehört der neue Sprengstoff nach seiner Zusammensetzung zu den in Nr. XXXV a, Ziffer 5, der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgeführten Schiess- und Sprengpulvern und kann daher unter den daselbst vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen zur Beförderung zugelassen werden.

Deutsches Reich und Luxemburg. (Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.) Nach einem Erlass des deutschen Reichskanzlers vom 16. September finden die in der Bekanntmachung vom 19. Juli veröffentlichten Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, nachdem die grossherzogl. Luxemburgische Regierung auf Grund der mit ihr getroffenen Vereinbarung ihnen zugestimmt hat, auch im Deutsch-Luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung.

Preussen. (Concession für die Nebenbahn Nordhausen-Wernigerode.) In Nr. 190 des „Reichs- und Staats-Anzeigers“ wird die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der auf das preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer schmalspurigen Nebeneisenbahn von Nordhausen über Ilfeld nach Wernigerode mit einer Abzweigung nach dem Brocken durch die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft, veröffentlicht.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital ist auf den Betrag von 5,500.000 Mk. festgesetzt worden. Der Nennbetrag der von der Gesellschaft auszugebenden Actien darf den Betrag des festgesetzten Anlagecapitals nicht übersteigen. Das Actiencapital ist baar und voll einzuzahlen und lediglich zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn zu ver-

wenden. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, einem Theile der auszugebenden Actien (Vorzugsactien) ein Vorzugsrecht vor den übrigen Actien (Stammactien) hinsichtlich der Vertheilung des Reinertrages des Unternehmens bis zu 4·5 pCt. des Nennbetrages dieser bevorzugten Actien, sowie für den Fall der Liquidation der Gesellschaft hinsichtlich der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens einzuräumen. Im Uebrigen dürfen den Inhabern derselben keine anderen Rechte als den Inhabern der übrigen Actien eingeräumt werden. Die Actien dürfen erst nach der Betriebseröffnung der Bahn ausgegeben werden. Den Actionären kann nach der vollen Leistung des Nennbetrages der Actien bis zum Ablaufe desjenigen Kalenderhalbjahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet wird, die Gewährung von Bauzinsen bis zu 4·5 pCt. des Nennwerthes ihrer Actien zugesichert werden.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens binnen $2^1/_2$ Jahren, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Gesellschaft in den Besitz auch der Concession der herzoglich braunschweigischen Regierung gelangt sein wird, bewirkt werden.

Bayern. (Schliessung der Station Pilling.) Die an der Bahnstrecke Neufahrn b. Ergolsb.—Straubing zwischen Geiselhöring und Straubing der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen gelegene Station Pilling wurde am 1. October geschlossen.

Italien. (Anschluss an die Valsugana-Bahn.) Vor Kurzem hat in Scorzè eine Versammlung von Bürgermeistern der an der Linie von Mestre nach Primolano betheiligten Gemeinden stattgefunden. Es waren zugegen der Bürgermeister von Venedig, Conte Grimani, und die Bürgermeister von Scorzè, Mestre, Zellarino, Martellago, Trebaseleghe, Piombino, Castelfranco, Godego, Loria und Rossano. Der Vorsitz wurde vom Bürgermeister von Scorzè an jenen von Venedig, Conte Grimani, abgetreten, welcher sich des Längeren über die Seitens der Vertretungen von Venedig bei der Regierung im Interesse der Linie unternommenen Schritte ausliess. In einem an den Minister für öffentliche Arbeiten gerichteten Telegramme wurde derselbe ersucht, zu vermitteln, dass die seit Jahren gegebenen und wiederholten Versprechungen realisirt werden. Auch an den Abgeordneten von Venedig, Tecchio, wurde ein Danktelegramm für die im Gegenstande in der Kammer eingebrachte Interpellation abgesendet. Es wurde hierauf nachstehende Tagesordnung votirt: „Die Bürgermeister mehrerer Gemeinden längs der Valsugana, versammelt, um rücksichtlich des Baues der Eisenbahnen Venedig-Castelfranco-Bassano und Bassano-Primolano zu berathen, haben unter dem Ausdrucke des Bedauerns, dass die von den Vertretungskörpern Venedigs unternommene eingreifende und energische Action die Regierung noch immer nicht zur Durchführung ihrer einschlägigen, durch das Gesetz ihr auferlegten Verpflichtungen vermocht habe, beschlossen, in Erwägung, dass jeder Verzug die ohnehin vernachlässigten Interessen des ersten adriatischen Hafens und der sich desselben bedienenden Provinzen noch mehr schädigen würde; in Erwägung, dass, wenn man der Absicht der Regierung, zuzuwarten, bis die österreichische Linie Trient—Primolano in eine normalspurige verwandelt worden sei, Rechnung tragen wollte, nur Zeit verloren ginge; in Erwägung, dass vielmehr der Bau der Linie Primolano—Bassano allein den Nachbarstaat zu jener Aenderung nöthigen wird; in Erwägung endlich, dass es durchaus nicht angezeigt erscheint, mit dem Baue der Eisenbahn Mestre-Castelfranco-Bassano bis zur Fertigstellung der Linie Bassano—Primolano zuzuwarten — eine Commission, bestehend aus den Bürgermeistern von Venedig, Castelfranco, Scorzè, Mestre und Trebaseleghe, zu bilden, welche im Vereine mit der Provinzialvertretung und der Handelskammer von Venedig an die Senatoren und Abgeordneten Venetiens heranzutreten haben werde, damit dieselben sich nach Rom begeben, um daselbst die durch das Gesetz vom Jahre 1879 erforderte Ausführung der Eisenbahn Mestre-Castelfranco-Bassano insistent zu betreiben.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Im Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 10. Juli 1896 betrugen die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn 49,484.326·52 L., d. i. um 176.315·55 L. mehr als in derselben Zeitperiode des vorangegangenen Betriebsjahres.

— Einnahmen der italienischen Eisenbahnen.) Die vom kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen vor Kurzem veröffentlichte Uebersicht der Approximativ-Einnahmen der italienischen Eisenbahnen betrifft die Zeitperiode vom 1. Juli 1895 bis zum 31. Jänner 1896. In diesem Zeitraume betrugen die approximativen Gesammteinnahmen 155,533.227 L., um 6,674.294 L. mehr als in derselben Zeitperiode des vorangegangenen Betriebsjahres. Die Länge der zu dieser Zeit im Betriebe gestandenen Linien betrug 15.328 km, die kilometrische Einnahme 10.146 L. Auf die grossen Netze und die übrigen Liniengruppen vertheilt, ergeben die Gesammteinnahmen nachstehende Ziffern:

Vom 1. Juli 1895 bis 31. Jänner 1896:

	Länge	Brutto-Einnahmen	Kilometr. Einnahmen
Mittelmeernetz	km 5.679	76,325.333	13.439
Adriatisches Netz	„ 5.592	63,449.291	11.346
Sicilisches Netz	„ 1.093	6,020.571	5.508
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta	„ 140	664.300	4.745
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ 411	956 154	2.326
Sardische Secundärbahnen	„ 495	413.663	696
Diverse Eisenbahnen	„ 1.819	7,693.915	4.229

Differenz im Vergleiche zum Vorjahre:

Mittelmeernetz	+ km 194	+ 4,799.613	+ 399
Adriatisches Netz	+ „ 92	+ 1,112.806	+ 13
Sicilisches Netz	+ „ 62	+ 357.359	+ 16
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta	„ —	— 10.091	— 72
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ —	+ 5.341	+ 13
Sardische Secundärbahnen	„ —	+ 1.590	+ 3
Diverse Eisenbahnen	+ „ 101	+ 407.617	— 12

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Adriatischen Eisenbahn war am 30. Juni 1896 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	424	—	424
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tenderlocomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	11	—	11
Mit sechs gekuppelten Rädern	79	—	79
Verschiebemaschinen	11	—	11
Dampfwagen (System Belpaire)	2	—	2
Zusammen	1.111	—	1.111
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen	51	—	51
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemische I. und II. Classe	511	—	511
Wagen III. Classe	1.460	60	1.520
Gemischte II. und III. Classe	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Wagen II. Classe mit Postabtheilung	72	—	72
(Für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	7	—	7
Wagen II. Classe	7	—	7
Gemischte I. und II. und I., II. und III. Classe	16	—	16
Wagen III. Classe	174	—	174
Zusammen	3.158	60	3.218
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	611	—	611
Mit Postabtheilung	54	8	62
Zusammen	665	8	673
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	80	—	80
Für Kleinvieh	118	—	118
Gedeckte, für Frachten und Vieh	11.570	—	11.570
Offene hochbordige	4.252	34	4.286
„ niederbordige	2.698	—	2.698
„ mit zerlegbarem Bord	856	—	856
Bordlose	160	—	160
Cisternenwagen	257	—	257
Schotterwagen	498	—	498
Schneepflüge	26	—	26
Tunnelwagen	5	—	5
Diverse	12	—	12
Zusammen	20.532	34	20.566

Russland. (Neue Bahnbauten.) Die Moskau-Kasaner Eisenbahn hat das Recht erhalten, eine eingeleisige Eisenbahnlinie von der Stadt Ssysran bis zum Anschlusse an die Rjäsan-Kasaner Eisenbahnlinie bei der Station Rusajewka (Länge 298 Werst) zu bauen, ferner eine Linie von der Stadt Ssimbirsk bis zur Station Wyrygajewka der Rjäsan-Kasaner Bahn (Länge 130 Werst) und endlich in Ssimbirsk und Ssysran Geleise bis zu den Wolgaflusshäfen zu führen. Alle diese Bauten müssen bis zum 1. Jänner 1901 beendigt sein. Das Baucapital darf 21,722.000 Rubel Credit nicht übersteigen. Zur Deckung dieser Ausgaben kann die Gesellschaft eine von der Regierung garantirte Obligationsanleihe machen. Die Zeit für diese Anleihe, die Emissionsbedingungen u. s. w. werden vom Finanzminister im Einverständniss mit der Gesellschaft festgesetzt.

Schiffahrt.

Hydrographischer Dienst in Oesterreich. (Vorschriften über die Situations-, Längenprofils- und Querprofilspläne der Binnengewässer.) Mit Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern hat das k. k. hydrographische Centralbureau in Wien eine „Vorschrift über die Verfassung, Sammlung und Evidenthaltung von Situations-, Längenprofils- und Querprofilsplänen der Binnengewässer" herausgegeben. Aus derselben ist als für die Schiff- und Flossfahrt von Bedeutung hervorzuheben, dass unter den für hydrographische Zwecke herzustellenden Situationsplänen eines Flusslaufes, den Fluss- und Stromkarten, zwei Gattungen zu unterscheiden sind: die generellen oder Uebersichtskarten und die Streckenkarten.

Generelle Flusskarten sind für die schiffbaren, sowie für jene Gewässer anzufertigen, welchen wegen der landwirthschaftlichen und industriellen Verhältnisse des Uferlandes, durch die Nützung der Wasserführung oder durch die nothwendig bedingte Abwehr der Fluthen eine erhöhte Bedeutung zukommt. Streckenkarten sind aber nur für die der Schiffahrt dienenden oder sonst besonders wichtigen Flussläufe zu verfassen. Bei beiden Gattungen von Karten ist stets die gesammte Länge des betreffenden Gewässers von der Stelle, an welcher seine Bedeutung oder Schiffbarkeit beginnt, bis zu seiner Mündung oder bis zu seinem Austritte über die österreichische Grenze in Betracht zu ziehen.

Der generellen Karte ist in der Regel der Massstab von 1 : 25.000 zu Grunde zu legen, für Streckenkarten je nach der Zweckmässigkeit ein Masstab von 1 : 2500, 1 : 3000, 1 : 4000, 1 : 5000, ausnahmsweise 1 : 2880 (das Katastermass) oder 1 : 5760 zu wählen.

Die generelle Karte hat zu enthalten:

1. die Flussrinne mit ihren Zuflüssen und Seitenarmen, ferner alle abzweigenden Canäle, Werksgräben u. s. w.;
2. die Stromstrichlinie (Thalweg) für den Normalwasserstand der Schiffahrtsperiode;
3. die Kilometrirung;
4. alle grösseren Wasserbauwerke, sowie sämmtliche Damm- und Inundationsbauten;
5. die Pegelstationen;
6. die nächstsituirten Orte und Gehöfte, dann die bestehenden Communicationen, als Strassen, Wege, Fähren, Stege, Brücken, ferners die Umschlagsplätze und Landungsstege, endlich die Wasserwerksanlagen, Schiffmühlen u. s. w.;
7. die Lage der aufgenommenen Flussquerprofile;
8. die Culturgrenzen für Wald, Wiesen und Ackerland;
9. alle Fix- und wichtigsten Terrainpunkte nebst Angabe ihrer absoluten Höhencôten, sowie thunlichst die Terrainplastik;
10. die für die Aufnahme des Gewässers wichtigsten Triangulirungspunkte;
11. die Floss- und Schiffbarkeit;
12. die Orientirung der Karte in Bezug auf den astronomischen Meridian, endlich
13. die Reichs-, Landes- und Bezirksgrenzen.

Die Streckenkarte hat ausser dem für die generelle Karte angegebenen und mit Rücksicht auf den grösseren Massstab zu detaillirenden Inhalt noch weiters zu umfassen:

1. sämmtliche Fluss- und Verlandungsbauten, Uferbefestigungen, sowie alle mit dem Flussregime in Verbindung stehenden Anlagen, als: Zu- und Ableitungen, Anstalten zur künstlichen Ent- und Bewässerung der Ufer u. s. w.;
2. sämmtliche Uferabbrüche, Allurionen und Weidenanpflanzungen;
3. die Flusskilometermarken;
4. die Hauptparzellen der einzelnen Culturgattungen, bei Forstculturen eventuell mit Angabe der Umtriebszeiten;
5. die wichtigsten absoluten Höhencôten des Ufergrates der Inundationsdämme;
6. die Tiefencôten im Stromstriche, bezogen auf das Niederwasser;
7. die allfällig bestimmte Regulirungstrasse und
8. eventuell die projectirten grösseren Bauten, deren Ausführung bereits gesichert ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 81 (Torontaler Localbahnen) ist neu herausgegeben worden.

Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen:

der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (Kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster);
der III. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen und Niederländische Centraleisenbahn);
der VI. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (K. k. Oesterr. Staatsbahnen);
der XV. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) und
der XVI. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 34 (Kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau), Nr. 58 (K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin), Nr. 73 (K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn) und Nr. 79 (K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn) sind neu herausgegeben worden. Durch die neuen Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. das im Juli 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 34 nebst dem im August 1892 ausgegebenen Nachtrag I;
2. das im Februar 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 58;
3. das im September 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 73 und
4. das gleichfalls im September 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 79.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 3. August dem öffentlichen Verkehre übergebene 10·69 km lange Strecke Bodenwöhr—Neunburg v. W. der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen befindliche, 36·400 km lange Strecke Pápa—Csorna (Pápa-Csornaer Localbahn), welche am 1. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXI Stückes) Das am 12. October herausgegebene CCXI. Stück enthält unter

Nr. 2613: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 8. October 1896, Z. 37.842, betreffend die Beschränkung des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 2614: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 9. October 1896, Z. 19.144, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 2615: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. October 1896, Z. 94.428, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark nach Niederösterreich.

Nr. 2616: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 9. October 1896, Z. 11.924, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2617: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 9. October 1896, Z. 17.110 II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Saros und Bereg in Ungarn und Belovar-Kreutz in Croatien-Slavonien.

Nr. 2618: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. October 1896, Z. 33.504, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn in die Schlachthöfe München, Nürnberg und Fürth.

Nr. 2619: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. October 1896, Z. 162.161, betreffend Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2620: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. October 1896, Z. 161.752, betreffend weitere Ausdehnung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus Steiermark.

Nr. 2621: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 9. October 1896, Z. 30.116, betreffend Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCXII. Stückes.) Das am 13. October herausgegebene CCXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2622: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 10. October 1896, Z. 38.213, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Galizien und Ost-Schlesien nach Mähren.

Nr. 2623: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. October 1896, Z. 34.045, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2624: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 10. October 1896, Z. 13.244, betreffend Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Bereg und Saros in Ungarn und Belovar-Kreutz in Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat September 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1208·86	1846·68	1819·93	1235·61	1·39	—	—	1·39
Roggen	407·82	988·12	779·24	616·70	—	—	—	—
Gerste	169·52	306·68	161·62	314·58	1309·45	1569·35	722·48	2156·32
Hafer	37·83	—	33·83	4·00	—	—	—	—
Erbsen	285·74	—	25·25	260·49	332·27	—	—	332·37
Bohnen	402·99	100·00	116·70	386·29	101·09	18·58	27·31	92·36
Raps	24·68	27·24	37·56	14·36	46·22	345·35	310·38	81·19
Wicken	—	—	—	—	526·48	—	111·11	415·38
Leinsaat	—	304·90	4·96	299·94	—	—	—	—
Rübensamen	719·30	—	150·00	569·30	—	—	—	—
Mohn	21·30	—	—	21·30	100·61	—	100·61	—
Kleesaat	140·83	12·14	38·84	114·13	—	—	—	—
Senfsaat	95·04	—	2·02	93·02	—	—	—	—
Diverse	1910·42	407·18	432·31	1885·29	231·01	55·24	14·16	272·09
Zusammen	5424·33	3992·94	3602·26	5815·01	2648·52	1988·53	1286·05	3351·00
Versicherungswerth ö.W. fl.	71.861	37.017	32.563	76.315	48.698	33.819	15.722	66.795
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	37	2	5	34	10	7	5	12
Versicherungswerth ö.W. fl.	47.747	1.550	8.510	40.787	6.820	5.877	4.207	8.490
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	24	2	3	25	9	2	3	8
Versicherungswerth ö.W. fl.	29.237	1.550	1.880	28.907	5.330	1.300	1.780	4.850
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	19.430	1.000	1.160	19.270	2.570	600	890	2.280
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung directer Frachtsätze für Thon im Verkehre mit der Station Zliv der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 gelangen im Tarif-Theil II, Heft 2, des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes folgende Frachtsätze für Thon

a) roh, unverpackt,

b) roh, in Säcken

bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 Kilogramm im Kartirungswege zur Einführung.

Der Frachtberechnung wird als Mindestgewicht stets das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu Grunde gelegt.

Zwischen Zliv und	Directionsbezirk	a)	b)
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Annen-Nord	Ess.	1·62	1·72
Bendorf	F.	1·46	1·58
Bochum B. M. und Rh.	Ess.	1·63	1·73
Dallhausen a. d. Ruhr	„	1·64	1·74
Dortmund B. M. und K. M.	„	1·61	1·71
Dortmund Rh.	„	1·60	1·70
Duisburg	„	1·67	1·77
Eschweiler	K.	1·69	1·79
Essen B. M.	Ess.	1·65	1·75
Essen Rh.	„	1·65	1·75
Hagen	Elb.	1·60	1·70
Hörde	Ess.	1·60	1·70
Köln-Rheinstation	K.	1·62	1·72
Königswinter	F.	1·53	1·65
Mülheim a. d. Ruhr	Ess.	1·66	1·76
Mülheim a. Rh.	Elb.	1·61	1·71
Oberhausen Filiale Gutehoffnungshütte	Ess.	1·67	1·77
Rothe Erde	K.	1·70	1·80
Ruhrort-Rhein	Ess.	1·68	1·78
Stolberg	K.	1·69	1·79

Wien, am 14. October 1896. [740]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Zuckertransporte.

Mit 1. November 1896 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel Rohzucker, Traubenzucker [Glykose], Milchzucker und Stärkezucker) von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), sowie der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, dann der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel und Schaffhausen, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Dieser Ausnahmetarif enthält auch eine Tabelle der im Verkehre mit Stationen der Jura-Simplon-Bahn zu gewährenden Rückvergütungsbeträge.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franc für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. October 1896. [741]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. November 1896 tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1896 für obgenannten Kohlenverkehr der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält neue und abgeänderte Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 kr. bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen erhältlich.

Wien, am 12. October 1896. [742]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Einführung ermässigter Schülerkarten.

Ab 1. November 1896 gelangen auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz ermässigte Schülerkarten zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

	II. Cl.	III. Cl.
	Kronen	
Auf Entfernungen von 1—10 km	10·60	5·30
„ „ „ 11—20 „	21·20	10·60
„ „ „ 21—26 „	27·60	13·80

Die Ausgabe dieser Schülerkarten ist an folgende Bestimmungen gebunden:

1. Die Schülerkarten werden während des ganzen Jahres ausgegeben.
2. Die auf den Namen lautenden Schülerkarten sind vom Inhaber mit der eigenhändigen Unterschrift zu versehen.
3. Schülerkarten werden nur an Schüler öffentlicher Volks- und Bürgerschulen, dann öffent-

licher Mittel- und Gewerbeschulen gegen Vorweis einer von der betreffenden Schuldirection ausgefertigten Legitimation, dass der Schüler die Schule wirklich besucht, ausgegeben.

Diese Legitimation hat nur für das betreffende Schuljahr Giltigkeit und ist daher für jedes Schuljahr zu erneuern.

4. Mit den Schülerkarten können, ausgenommen an Sonn- und Feiertagen, alle fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung in jener Wagenclasse und Strecke, auf welche die Karten lauten, während der Dauer von 30 Tagen, vom Tage der Ausfertigung an gerechnet, benützt werden.
5. Die Schülerkarten bedürfen keiner Abstempelung.
6. Beim Uebertritte von der III. in die II. Wagenclasse mit Schülerkarten ist dieselbe Nachzahlung zu leisten, wie beim Uebertritte mit gewöhnlichen Personenzugs-Fahrkarten.
7. Bei Benützung bereits abgelaufener Schülerkarten ist so vorzugehen, als wäre der Schüler ohne Karte betroffen worden; die Karte selbst wird eingezogen und der Direction eingesendet.
8. Wird eine Schülerkarte von einer anderen Person als von jener, auf deren Namen sie lautet, benützt, so wird von dem unrechtmässigen Besitzer die entfallende volle Gebühr eingehoben und ihm die Karte abgenommen.

   In den sub 7 und 8 angeführten Fällen ist die Giltigkeit der Karte erloschen und der erlegte Betrag verfallen.

   Ueberdies behält sich die Direction die gerichtliche Verfolgung vor.
9. Der Bezug von Schülerkarten kann erst 10 Tage nach erfolgter Bestellung gefordert werden.

Wien, am 10. October 1896. [743]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Sonstige Nachrichten.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Station München S.-B. in den Ausnahmetarif für Holz.) Mit Wirksamkeit vom 22. September ist die Station München S.-B. in die Abtheilung a des Ausnahmetarifes Nr. 1 (für Holz) aufgenommen worden.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Bau-Ausschreibung.

Auf den für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Linien der Wiener Stadtbahn sind im Baulose 5 a der Gürtellinie in der Haltestelle Nussdorferstrasse und in dem Baulose 0 a und b derselben Linie die Unterbau- und Hochbauarbeiten, ferner in der Station Hütteldorf-Hacking der Wienthallinie die Hochbauten für Zugförderungszwecke und in der Station Gersthof der Vorortelinie die gesammten Hochbauarbeiten im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt zum Theil gegen Pauschalbeträge, zum Theil gegen Nachmass.

Die annäherungsweise ermittelten Kosten der Arbeiten betragen abgerundet:

für die Haltestelle Nussdorferstrasse	279.100	fl. ö. W.,
für das Baulos 0 a und b zusammen	434.000	„ „
für die Hochbauten in Hütteldorf-Hacking . .	220.000	„ „
und für die Hochbauten in Gersthof	111.000	„ „

Der Vollendungstermin ist für sämmtliche Arbeiten mit 31. October 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Preislisten, die Baubeschreibungen, die Detailkostenberechnungen der Pauschalsummen, sowie die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII., Mariahilferstrasse Nr. 126) und für die Haltestelle Nussdorferstrasse und das Baulos 0 a und b bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34), für die Hochbauten der Station Hütteldorf-Hacking bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Donaucanal- und Wienthallinie (IX., Waisenhausgasse Nr. 16), endlich für die Hochbauten in der Station Gersthof bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Vororte- und Donaustadtlinie (XV., Gerstnergasse 1), einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **4. November 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 18. November l. J. im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des für die Haltestelle Nussdorferstrasse 14.000 fl., für das Baulos 0 a und b 22.000 fl., für Hütteldorf-Hacking 11.000 fl. und für Gersthof 5500 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im October 1896.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Giessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Ingenieur und Werkstättenchef

in ungekündigter Stellung, 25 Jahre alt, Christ, verheiratet, mit siebenjähriger Bureau- und Werkstattpraxis, prima Zeugnissen, welcher bereits mit Erfolg in theilweise eigener Fabrik gearbeitet hat, im allgemeinen und Textilmaschinen-, sowie im Transmissionsbau, Giessereiwesen und Formmaschinen- und Buchhaltungswesen versirt ist, **sucht selbstständigen Posten.**

Geneigte Anträge unter **„V. K. 1881“** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass) Wien I.** (535)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1566	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefelsäure aus der Pos. 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stupno-Bías	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Local tarif	Kreuzer 86	74	12	Im Kartirungswege		
					Wien Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. transit				89	74	15			
					Wien Nordbahnhof loco				95	80	15			
				Kašnian	Wien II (K.F.J.B.)				86	74	12			
					Wien Donau-Uferbahnhof der K.F.N.B. transit				90	74	16			
					Wien Nordbahnhof loco				96	80	16			
1567	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Milch bei Aufgabe als Eilgut	Egyed-Csanak	Wien Staatsbahnhof	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Eilgüter	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif, resp. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandtarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Tarifsätze	209·0 Heller		Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leere, retour-gebende bei Aufgabe als Eilgut	Wien Staatsbahnhof	Egyed-Csanak					202·0 Heller				
1568	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kobeisen	Klein-Schwechat (k.k.St.B.)	Segen-Gottes (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft I des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	42·7 kr.	37·0 kr.	5·7 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1569	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch transit	Ungar.-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1897	Localtarif	9·0 kr.	7·2 kr.	1·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Juli 1897 in Vorlage zu bringen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1570	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Ziegel (Maner- und Dachziegel)	Z a u c h t e l	Standing transit (für Sendungen nach Nesselsdorf)	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Nesselsdorf verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	3·4 kr.	2·0 kr.	1·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das banführende industrielle Etablissement in Nesselsdorf als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Nesselsdorf verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
1571	**Südbahn-Gesellschaft**		G e t r e i d e	K a l s d o r f	W e r n d o r f	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Stationen der Strecken: Tétény—Mura - Keresztur, Székesfehervár—Uj-Szöny, Legrad—Barcs, Kanizsa—Lajta - Szt. Miklós oder von Sziszek proveniren. Die Weiterbeförderung der Sendungen ab Kalsdorf muss mit neuen Frachtbriefen geschehen, ohne dass rücksichtlich der Sendungen eine Manipulation oder Abfuhr in Kalsdorf stattfindet	Bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	14 Heller	6 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1572	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	B o s n a - B r o d	Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen für die „Bosna-Broder Petroleum-Raffinerie-Actiengesellschaft Danica“ bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f e	Directe Frachtsätze bestehen nicht	kr. ö.W. Borysław 135 Drohobycz 132 Gorlice 135 Iwonicz 127 Jasło 135 Jedlicze 130 Krechowice 140 Krosno 127 Olszanica 119 Podwołoczyska 184 Rymanów 125 Skolyszyń 138 Ustrzyki 125 Zagorzany 135			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1573	**Buschtöhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Gebrannte Thonerde (Schieferthon)	Z a k o l a n	M o r g e n r o t h	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg. Unterlassung jeder Routenvorschreibung	Vom 16. October 1896 an bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896		148 Pfennig		Im Kartirungswege		

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Speditenre.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hanptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hansvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rne St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 18.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Knnstmüblenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.

Speditenre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bnrean nnd commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nnd in der Bnkowina.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgnt-Sammelstelle nach nnd von Wien, Pest, Prag, Brünn nnd Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Speditenre.

Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zn festen Sätzen nach nnd von allen Richtungen des In- und Anslandes. Grosse Lagerränme ermöglichen beste Lagernng von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bnrean für internationale Transporte.

Transportübernahmen zn festen Uebernahmssätzen nach allen Richtnngen. Sammelladnngen von nnd nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbrnck, Bregenz, Triest, Krakan, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfnrt a. M., Aachen, Cöln, Hambnrg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufnhren. — Grosse Lagerränme. — Verzollnngen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- nnd Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlnngen per Bahn nnd Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition nnd Commission.

Vertreten in Charkow dnrch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von nnd nach Süd-Rnssland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition nnd Commission.

A. Oppenheim

Bank, Speditionnnd Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtnngen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerränme an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zn fixen Frachtsätzen nach allen Richtnngen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

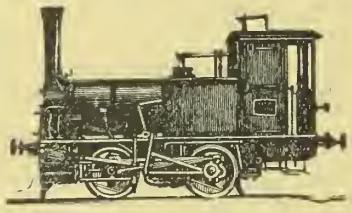
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.



(515)

Locomotiven

für

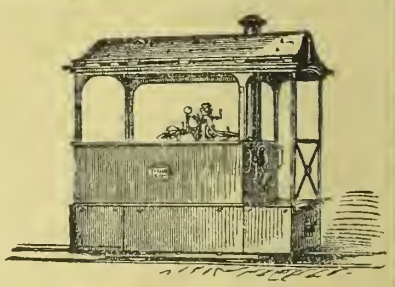
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

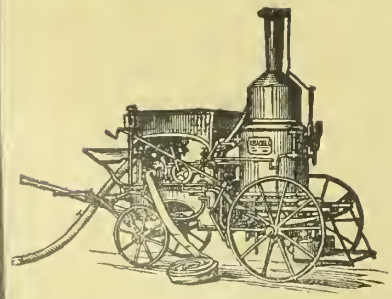
Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN

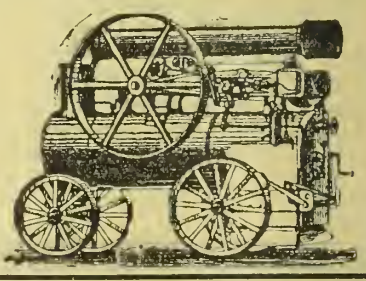
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 119. **Wien, 17. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 6. October 1896, Z. 1471/E.-M., betreffend die Erlassung von Grundzügen für die Organisation der k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn.

Im Nachstehenden werden die mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tretenden Grundzüge für die Organisation der k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn erlassen und zur Kenntniss aller Organe gebracht.

Gutteuberg m. p.

Grundzüge für die Organisation der k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn.

§ 1.

Mit der Durchführung des der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung vertragsmässig übertragenen Baues der Wiener Stadtbahn, insbesondere mit der Besorgung aller administrativen, baufachlichen und finanziellen Angelegenheiten dieses Bahnbaues ist eine besondere, dem Eisenbahnminister unmittelbar unterstehende Geschäftsabtheilung im Eisenbahnministerium betraut, welche die Bezeichnung: „k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn“ führt, und welcher die zur Besorgung des executiven Baudienstes errichteten „k. k. Bauleitungen der Wiener Stadtbahn“ unmittelbar unterstellt sind.

Das Personale der Baudirection der Wiener Stadtbahn, sowie jenes der ihr unterstehenden Bauleitungen gehört, unbeschadet der Zuweisung einzelner wirklicher k. k. Staatsbeamten zur Dienstleistung, im Allgemeinen dem Stande des im § 19, Abs. 1, des Organisationsstatutes bezeichneten Personals der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung an, welchem derzeit nicht der Charakter von wirklichen Staatsbeamten zukommt.

§ 2.

Der Vorstand der Baudirection der Wiener Stadtbahn behält den bisherigen Titel: „Baudirector der Wiener Stadtbahn“ und ist für die gesammte Geschäftsgebahrung in seinem Amtsbereiche dem Eisenbahnminister wie auch der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, als dem Bauherrn, verantwortlich.

Dem Baudirector stehen zwei Stellvertreter, und zwar einer für die administrativen, Grund- und Gebäude-Einlösungsgeschäfte, der andere für die technischen Agenden, zur Seite.

§ 3.

In welchen Fällen die Baudirection der Wiener Stadtbahn die vorherige Genehmigung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einzuholen verpflichtet ist, ergibt sich aus dem mit der letzteren abgeschlossenen Uebereinkommen vom 27. Mai 1893 sammt Nachtrag vom 27. September 1894, beide neuerlich anerkannt durch den Nachtrag II vom 24. September 1896.

Es bleibt der Baudirection der Wiener Stadtbahn unbenommen, das Einvernehmen mit der Commission für Verkehrsanlagen in Wien auch in anderen Fällen zu pflegen.

Von der sonst erforderlichen Einholung der Genehmigung des Eisenbahnministers ist beim Abschlusse von Rechtsgeschäften, welche nach Massgabe der Bestimmungen der Artikel II und III des Uebereinkommens vom

27. Mai 1893 für Rechnung und mit Genehmigung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vorzunehmen sind, Umgang zu nehmen.

Die oberste Aufsicht über die Baudirection der Wiener Stadtbahn übt der Eisenbahnminister unmittelbar aus.

Der Eisenbahnminister entscheidet insbesondere in allen Fällen einer Collision von Interessen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn.

§ 4.

Der Baudirection der Wiener Stadtbahn obliegt in Ansehung des Baues der Wiener Stadtbahnlinien die Einleitung der commissionellen Amtshandlungen der Trassenrevision, Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie staatlichen Collaudirung; dann die Intervention bei vorgedachten Commissionen und die Erledigung der Commissionsoperate.

Bei derartigen Entscheidungen verwaltungsrechtlicher Natur (§ 5, Punkt 9, des Organisationsstatutes) hat die Baudirection der Wiener Stadtbahn das Einvernehmen mit der Section I zu pflegen, und es ist, insofern die Approbation nicht durch den Eisenbahnminister selbst erfolgt, die Entscheidung mit dem Beisatze „für den Eisenbahnminister" zu fertigen, sowie jedenfalls in der üblichen Form der Ministerial-Entscheidungen hinauszugeben.

Hinsichtlich der Einführung technischer Neuerungen (§ 5, Punkt 10, des Organisationsstatutes) ist mit der Section IV des Eisenbahnministeriums das Einvernehmen zu pflegen.

Rücksichtlich der herzustellenden Betriebseinrichtungen, Stations-, Geleise-, Signal-, Sicherungs-, Zugförderungs- und Werkstättenanlagen, sowie der Ausrüstung der Wiener Stadtbahn mit Betriebsmaterial und Inventar hat die Baudirection der Wiener Stadtbahn zunächst die Anträge der zur Führung des Betriebes der Wiener Stadtbahnlinie berufenen k. k. Staatsbahn-Direction Wien abzuverlangen, sodann das Einvernehmen mit der Section IV des k. k. Eisenbahnministeriums zu pflegen und — ausgenommen, wenn es sich um geringfügige Beschaffungen von Betriebsmaterial und Inventar handelt — die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministers einzuholen.

Der Section IV des Eisenbahnministeriums obliegen die Agenden der Beschaffung des Fahrparkes, sowie der Werkstätteneinrichtungen aus den zu diesem Zwecke von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zu überweisenden Theilcrediten; ebenso die Vorkehrungen und dienstlichen Verfügungen für die Betriebseröffnung der Linien der Wiener Stadtbahn.

§ 5.

Die zur Besorgung des executiven Baudienstes berufenen Bauleitungen der Wiener Stadtbahn haben nicht den im § 18 des Organisationsstatutes vorgesehenen Wirkungskreis der dem Ministerium unmittelbar unterstehenden k. k. Eisenbahn-Bauleitungen, sondern nur den beschränkteren Wirkungskreis der im letzten Satze des § 2 und § 3 des Organisationsstatutes erwähnten, den Staatsbahn-Directionen unterstellten k. k. Eisenbahn-Bausectionen.

Der Wirkungskreis der Bauleitungen für die Wiener Stadtbahn umfasst danach insbesondere:

1. die Durchführung aller technischen Vorarbeiten für den Bahnbau, die Verfassung der für die commissionellen Verhandlungen, für die Vergebung der Bauarbeiten, sowie für die Bauausführung erforderlichen Operate, Kostenvoranschläge und Pläne;
2. die Verfassung des Voranschlages und die Vorarbeiten für die Grund- und Gebäudeeinlösung, sowie die Durchführung der feuersicheren Herstellungen;
3. die Ueberwachung der vertragsmässigen Ausführung der sämmtlichen Bauherstellungen und Lieferungen, sowie der Einhaltung der Vollendungstermine;
4. die Vornahme solcher bei der Bauausführung sich als nothwendig oder zweckmässig zeigenden Projectsänderungen, durch welche weder die Bestimmungen des politischen Begehungsprotokolles, noch die genehmigten Normalien und Verträge, noch die Trasse und Nivellette alterirt werden, bei welchen ferner die genehmigten Kostensummen oder überwiesenen Credite nicht überschritten werden. Solche Aenderungen sind jedoch ohne Verzug der Baudirection anzuzeigen;
5. die Sammlung der für die technisch-polizeiliche Prüfung und Collaudirung nöthigen Behelfe, sowie die Mitwirkung bei letzterer;
6. die Behandlung der Grund- und Gebäudesteuer-Angelegenheiten;
7. die Mitwirkung bei Gestattung von Privatbauten längs der Baustrecken im Sinne der hierüber bestehenden allgemeinen Normen;
8. die Aufstellung der Abschlagszahlungen an Bauunternehmer und Lieferanten auf Grund der mit ihnen errichteten Verträge, dann die Bestreitung der in der Rechnungsrubrik III des Contirungsschema für die Baurechnung der mit Staatsmitteln ausgeführten Eisenbahnen bezeichneten Ausgaben, welche einzeln den Betrag von 300 fl. nicht übersteigen;
9. die Durchführung des Cassen- und Rechnungsdienstes nach Massgabe der einschlägigen allgemeinen und besonderen Instructionen;
10. die Aufstellung des Jahrespräliminares, die Evidenzhaltung der zugewiesenen Credite, sowie die Ueberwachung ihrer Einhaltung;
11. die Evidenzhaltung der ordnungsmässigen Einlieferung und Verwendung der für den Bahnbau in eigener Regie beschafften Materialien und Inventargegenstände, sowie die Beschaffung des Jahresbedarfes an Bureauverbrauchsmaterialien, mit Ausnahme der einheitlich zu beschaffenden Drucksorten;
12. die Aufnahme und Entlassung von im Taglohne oder Diurnum stehenden Bediensteten nach Massgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfes und des genehmigten Präliminares.

Die Vorstände der Bauleitungen für die Wiener Stadtbahn sind für die vorschrifts- und fachgemässe Herstellung aller Bauarbeiten auf der ihnen zugewiesenen Strecke, sowie überhaupt für die regelrechte Durchführung der zu ihrem Wirkungskreise gehörigen Geschäfte verantwortlich; im Falle der Verhinderung oder Abwesenheit des Bauleiters übergeht diese Verantwortung auf dessen Stellvertreter.

§ 6.

Der Baudirector der Wiener Stadtbahn hat in Personalangelegenheiten der ihm unterstellten Bediensteten der Baudirection und der Bauleitungen der Wiener Stadtbahn dieselben Befugnisse wie der Vorstand einer Section des Eisenbahnministeriums.

Ausserdem wird der Baudirection der Wiener Stadtbahn zur selbstständigen Behandlung überwiesen:

1. die Aufnahme, Kündigung und Enthebung von provisorischen Bediensteten unter Beachtung der vom Eisenbahnministerium diesfalls erlassenen allgemeinen Normen;
2. die Disciplinarbehandlung des Personals der Bauleitungen der Wiener Stadtbahn. Zur Durchführung der Disciplinarverhandlungen, dieses Personal betreffend, wird die bei der Staatsbahn-Direction Wien bestehende Disciplinar-Commission delegirt, und es ist derselben der dem Beschuldigten vorgesetzte Bauleiter als stimmberechtigtes Mitglied beizuziehen;
3. die Prüfung der von den Bauleitungen der Wiener Stadtbahn vorgelegten Detailprojecte und Kostenvoranschläge;
4. die Einleitung der im § 4 erwähnten Commissionen, die Intervention bei denselben;
5. die Ueberwachung der feuersicheren Herstellungen und die Mitwirkung bei deren Collaudirung;
6. die Ueberwachung der Bauausführung unter besonderer Bedachtnahme auf die Einhaltung der Vollendungstermine der genehmigten Projecte und Kostenanschläge;
7. die selbstständige Vergebung aller Bauarbeiten und Lieferungen, insoweit nicht vertragsmässig die Genehmigung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vorher einzuholen ist;
8. die Durchführung der Grund- und Gebäudeeinlösung mit der gleichen Beschränkung wie sub 7;
9. die Evidenzhaltung der zugewiesenen Credite und die Ueberwachung ihrer Einhaltung;
10. die Prüfung aller Rechnungen, betreffend den Bau der Wiener Stadtbahn, unbeschadet der Controle durch das Ministerial-Rechnungsdepartement;
11. die vertragsmässige Collaudirung der von den Bauunternehmern und Lieferanten bewirkten Herstellungen und Leistungen;
12. die Bauabrechnung.

Die Ausfertigung von Schriftstücken in den hier sub 1—12 erwähnten Agenden des selbstständigen Wirkungskreises der Baudirection erfolgt unter der Firma: „K. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn".

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 9. October 1896, Z. 3054/IV, an die Privatbahn-Verwaltungen betreffend eine Abänderung des Vorganges bei Vorlage von Instructionen, Dienstvorschriften etc.

Mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 25. Juni 1892, Z. 1378 ex 1891 (H.-M.-V.-Bl. Nr. 92 ex 1892), wurde der Vorgang, welcher bei Vorlage der Instructionen, Dienstvorschriften u. s. w. an die k. k. General-Inspection, als damals zur Genehmigung dieser Dienstbehelfe berufene Behörde, einzuhalten ist, festgestellt.

Mit Rücksicht auf die einschlägigen Bestimmungen des neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1896) und der mit dem h. ä. Erlasse vom 28. Juli 1896, Z. 1377/E.-M. (Verordgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1896), veröffentlichten Diensteintheilung des k. k. Eisenbahnministeriums wird verfügt, dass der eingangs citirte Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen auch weiterhin, jedoch mit der Modification in Kraft verbleibe, dass die Vorlage der Instructionen, Dienstvorschriften u. s. w. behufs deren Genehmigung nunmehr an das k. k. Eisenbahnministerium zu erfolgen hat, und dass von den genehmigten Instructionen, Dienstvorschriften u. s. w. je zwei Exemplare an das k. k. Eisenbahnministerium und je fünf Exemplare an die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen einzusenden sind.

Wien, am 9. October 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung, betreffend die Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Zwittau-Polička.

Am 15. September 1896 wurde die Localbahn Zwittau-Polička mit den Stationen Zwittau St.E.G., Blumenau und Polička, den Haltestellen Zwittau L.B., Stangendorf und Laubendorf dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Diese Localbahn schliesst in der Station Zwittau St.E.G. an die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn an, welche den gesammten Stationsdienst in der genannten Station führt.

Die Stationen Zwittau St.E.G., Blumenau und Polička wurden für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestelle Zwittau L.B. für den Personenverkehr und Güterverkehr in Wagenladungen, die Haltestellen Stangendorf und Laubendorf nur für den Personenverkehr eröffnet.

Der Betrieb wird von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen geführt, und ist die Linie der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz unterstellt.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Meliorationsfondsbeiträge können nur dem Unternehmen als solchem und nicht einem einzelnen Concurrenzfactor zugewendet werden.

2. Concurrenzpflichtig zu einem Uferschutzbau erscheinen diejenigen, deren Liegenschaften durch den Bau vor Wassergefahr geschützt werden, und gilt dieser Grundsatz auch in Ansehung der Eisenbahnen.

3. Welche Liegenschaften durch einen concreten Uferbau geschützt werden, ist eine Thatfrage, welche im Falle eines Streites durch die Entscheidung der competenten Behörden festzustellen ist.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde Inzing gegen die Entscheidung des k. k. Ackerbauministeriums vom 14. April 1895, Z. 4208, betreffend die Concurrenz zur Regulirung des Enterbaches, nach der am 11. Juni 1896 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird, soweit mit derselben die Loszählung der k. k. Staatsbahn von der Concurrenz ausgesprochen und das Ansuchen der Gemeinde Inzing um Verhaltung der k. k. Staatsbahn zur Leistung eines Beitrages zu den projectirten Regulirungsbauten am Enterbache abgewiesen wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben; im Uebrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Unter dem 4. Februar 1894 stellte die Gemeinde Inzing das Ansuchen um die wasserrechtliche Baubewilligung zur Regulirung des Enterbaches von der Reichsstrasse aufwärts, sowie um Einbeziehung des k. k. Strassenärars und der k. k. Staatsbahn in diese Wasserbauconcurrenz.

Nach durchgeführtem wasserrechtlichen Verfahren ertheilte die k. k. Bezirkshauptmannschaft Innsbruck mit Decret vom 28. Juni 1894, Z. 15.793, den Bauconsens und bestimmte die Concurrenz in der Weise, dass die Gemeinde Inzing 80 pCt., das k. k. Strassenärar, sowie die k. k. Staatsbahn je 10 pCt. der Baukosten im präliminirten Betrage von 23.500 fl., nach Abzug des vom Meliorationsfonds anzuhoffenden Beitrages, zu leisten haben, der Gemeinde Inzing aber die Erhaltung der Anlage obliege.

Hiegegen recurrirte die Gemeinde Inzing wegen des Ausspruches bezüglich der Erhaltungskosten, die k. k. Staatsbahn wegen ihrer Einbeziehung in die Concurrenz.

Die k. k. Statthalterei gab mit Entscheidung vom 14. Jänner 1895, Z. 20.276, dem Recurse der Gemeinde Inzing statt und behob den Ausspruch der ersten Instanz rücksichtlich der Erhaltungskosten, wies dagegen den Recurs der k. k. Staatsbahn ab, worauf letztere den Ministerialrecurs einbrachte, welchem das k. k. Ackerbauministerium mit der heute von der Gemeinde Inzing angefochtenen Entscheidung vom 14. April 1895, Z. 4208, dahin Folge gab, dass das Erkenntniss der zweiten Instanz, insofern mit demselben die k. k. Staatsbahn unter Bestätigung des Ausspruches der ersten Instanz verpflichtet wurde, zu den durch den eventuellen Beitrag des Meliorationsfonds und des Landes nicht bedeckten Kosten der von der Gemeinde Inzing projectirten Regulirungsbauten am Enterbache einen Beitrag von 10 pCt. zu leisten, sowie der bezogene Ausspruch der ersten Instanz als im Gesetze nicht begründet behoben und das Ansuchen der Gemeinde um Verhaltung der k. k. Staatsbahn zur Leistung eines Beitrages zu den projectirten Regulirungsbauten am Enterbache abgewiesen wurde.

Diesen Ausspruch bekämpft die Beschwerde in doppelter Richtung, und zwar:

1. insofern der anzuhoffende Landesbeitrag als ein Beitrag für das Unternehmen erklärt wurde, somit der Gesammtconcurrenz zugute zu kommen hat, wogegen die Beschwerde vermeint, dass nur der zu gewärtigende staatliche Beitrag zu Gunsten des Unternehmens von den Gesammtkosten in Abzug zu bringen sei, der Landesbeitrag aber für die Concurrenzquote der Gemeinde Inzing verwendet werden könne;
2. sofern die von den unteren Instanzen ausgesprochene Concurrenzpflicht der k. k. Staatsbahn durch die angefochtene Entscheidung gänzlich beseitigt wurde.

Der Verwaltungs-Gerichtshof ist bei seiner Entscheidung von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Ad 1. Der durch die Gesetze vom 30. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 116, vom 31. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 96 und 14. August 1891, R.-G.-Bl. Nr. 129, gebildete staatliche Meliorationsfonds ist zur Förderung von Unternehmungen bestimmt, welche den Schutz des Grundeigenthums gegen Wasserverheerungen oder die Erhöhung der Ertragsfähigkeit der Grundstücke durch Entwässerung oder Bewässerung zum Zwecke haben und deren Ausführung im öffentlichen Interesse liegt (§ 1 des Gesetzes vom 30. Juni 1884). Das Unternehmen selbst muss durch ein besonderes Landesgesetz als ein aus Landesmitteln herzustellendes oder aber von bestimmten Bezirken, Gemeinden oder Wassergenossenschaften auszuführendes, aus Landesmitteln zu unterstützendes Unternehmen erklärt sein (§ 4 des cit. Gesetzes). Hieraus folgt, dass Meliorationsfondsbeiträge (abgesehen von den im § 12 erwähnten kleineren Subventionen) überhaupt nur dem Unternehmen als solchem und nicht einem einzelnen Concurrenzfactor zugewendet werden können, und dies nur unter der Bedingung, dass von Seiten des Landes gleichfalls eine Unterstützung des Unternehmens erfolge (§ 6). Wenn daher die zweite und dritte Instanz den von der ersten Instanz gebrauchten, zu Missdeutungen Anlass gebenden Ausdruck dahin richtig gestellt haben, dass die zu erhoffenden Staats- und Landesbeiträge (welche die erste Instanz in nicht ganz zutreffender Weise als Meliorationsfondsbeiträge zusammenfasste) dem Unternehmen als solchem zugute kommen sollen, so kann in diesem Vorgange, welcher den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung trägt, weder ein Mangel des Verfahrens, noch eine Gesetzwidrigkeit erkannt werden, und dies umso weniger, weil anderenfalls die vom Gesetze festgestellten Bedingungen für die Gewährung eines staatlichen Beitrages überhaupt nicht eintreten würden.

In der Begründung der angefochtenen Entscheidung wird an der Hand des Voranschlages eine ziffermässige Berechnung der einzelnen Concurrenzquoten versucht. Nachdem actenmässig noch nicht feststeht, ob eine Beitragsleistung des Staates und Landes für das Unternehmen bewilligt werden wird und eventuell in welcher Höhe, so mag zugegeben werden, dass diese Berechnung dermalen verfrüht ist; dieselbe erscheint jedoch an und für sich nicht geeignet, irgend welchen Rechten zu präjudiciren, da die endgiltige Bestimmung der einzelnen Concurrenzschuldigkeiten nicht nach dem Voranschlag, sondern seinerzeit nach den wirklichen Baukosten vor-

zunehmen sein wird Der Verwaltungs-Gerichtshof hatte mithin im Hinblick auf die Vorschrift des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875 keinen Anlass, diesbezüglich in eine Ueberprüfung der Begründung des angefochtenen Enunciates einzugehen.

Ad 2. Eine Concurrenzpflicht der k. k. Staatsbahn wurde von der belangten Behörde deshalb negirt, weil die Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes über die Beitragspflicht zu Wasserbauten auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden.

Der Verwaltungs-Gerichtshof konnte dieser Rechtsanschauung nicht beipflichten.

Nach § 44 Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, Tiroler L.-G.-Bl. Nr. 64, ist die Ausführung von Schutzmassregeln gegen die schädlichen Einwirkungen des Wassers, von besonderen Verpflichtungstiteln abgesehen, eine Angelegenheit derjenigen, welchen die bedrohten Liegenschaften gehören.

Dass die Vornahme von Schutzvorkehrungen keineswegs durchaus in das Ermessen und Belieben des Besitzers einer einzelnen bedrohten Liegenschaft gestellt, vielmehr im Sinne des Gesetzes der Uferschutz in dem Falle eine Pflicht ist, wenn durch die Unterlassung desselben für fremdes Eigenthum eine Gefahr entsteht, geht aus Absatz 2 des § 44 unzweifelhaft hervor, weil das Gesetz denjenigen, der in einem solchen Falle den Uferschutz nicht vornimmt, als einen Säumigen erklärt und ihn verpflichtet, zu dem durch die anderen Betheiligten durchgeführten Schutzbaue beizutragen.

Die aus diesem Wortlaute sich ergebende und in der Natur der Sache gelegene Absicht des Gesetzes ist also die, dass ein Uferschutzbau stets eine Angelegenheit derjenigen sein, von jenen ausgeführt werden soll, deren Eigenthum durch eben diesen Uferschutzbau geschützt wird; mit anderen Worten, nach dem Gesetze erscheinen als concurrenzpflichtig zu einem Uferschutzbau diejenigen, deren Liegenschaften durch den Bau vor Wassergefahr geschützt werden. Welche Liegenschaften aber durch einen concreten Uferbau geschützt werden, ist eine Thatfrage, welche im Falle eines Streites durch die Entscheidung der competenten Behörden festzustellen ist.

Dass die blosse Negation einer Partei — im gegebenen Falle der k. k. Staatsbahn — betreffs der schützenden Wirkung eines Uferbaues die Thatsache nicht ändert, ist einleuchtend, und es würde dem Wortlaute, wie der Absicht des Gesetzes gleichmässig widersprechen, wenn eine solche Negation die in den Thatsachen begründete Concurrenzpflicht einer Partei zu beheben als zureichend angesehen würde. Hieraus folgt, dass Ziel und Zweck des zweiten Absatzes des § 44 dahin geht, allen Interessenten die nöthigen Handhaben dafür zu bieten, dass erforderliche Uferschutzbauten auch ausgeführt werden.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die Administrativbehörden allerdings berufen waren, über die Concurrenzpflicht der von der Gemeinde Inzing als betheiligt bezeichneten k. k. Staatsbahn abzusprechen, diese Pflicht musste aber im gegebenen Falle auch als bestehend anerkannt werden, nachdem durch den aufgenommenen Augenschein und das Gutachten der Experten in zweifelloser Weise dargethan wurde, dass die projectirte Bachregulirung die thunlichste Sicherung nicht nur der angrenzenden Culturgründe und der Reichsstrasse, sondern auch der Eisenbahn erwarten lässt, wie ja die angefochtene Entscheidung selbst den Beweis dafür als erbracht angenommen hat, dass die Sanirung des durch Murgänge gefährdeten Enterbachthales auch für die das Gefährdungsgebiet des Baches durchquerende Bahnlinie von günstiger Wirkung sein muss, und dass namentlich die Hintanhaltung einer zunehmenden Verwilderung des Bachlaufes, deren Folgen unabsehbar wären, in hohem Grade von Interesse für die Bahnanlage ist.

Demgemäss musste die angefochtene Entscheidung, soweit mit derselben die Loszählung der k. k. Staatsbahn von der Concurrenz ausgesprochen und das Ansuchen der Gemeinde Inzing um Verhaltung der k. k. Staatsbahn zur Leistung eines Beitrages zu den projectirten Regulirungsbauten am Enterbache abgewiesen wurde, nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben werden.

Erkenntniss vom 11. Juni 1896, Z. 3494 (E.-M.-Z. 6738/I).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Werkstätte in Gmünd: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat dem Projecte für die Erweiterung der Werkstättenanlage in der Station Gmünd durch Vergrösserung der Wagenlackirerei, der Wagenmontirung und Erweiterung des Steigerhauses, sowie Ergänzung der Geleiseanlagen den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5403/IV.]

— (Linie Pilsen—Dux: Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Strassenbrückenwaage in Potscherad.) Die k. k. Statthalterei in Böhmen hat den Bauconsens für die Herstellung einer Strassenbrückenwaage (mit Waaghäuschen) des M. Valtera in der Station Potscherad der Linie Pilsen—Dux mit Erlass vom 3. October, Z. 130.234, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5731/IV.]

— (Localbahn Wels-Unterrohr: Bauconsensertheilung für eine Schleppbahnanlage in Wels.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Rücksicht auf das Ergebniss der am 15. September durchgeführten politischen Begehung den Bauconsens für das in km 1·470 der Localbahn Wels-Unterrohr abzweigende und zum Bauplatze des k. k. Kreisgerichtsgebäudes und Gefangenhauses in Wels führende Schleppgeleise ertheilt. [E.-M.-Z. 5018.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Nabresina—Cormons: Anlage einer Haltestelle in km 5·9/10: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Gradisca hat die politische Begehung in Verbindung mit der Prüfung der Hochbaupläne anlässlich des Projectes über die Anlage einer Haltestelle „Duino“ in km 5·9/10 der Linie Nabresina—Cormons für den 20. October angeordnet. [E.-M.-Z. 5808/IV.]

Eisenbahn Karlsbad - Johanngeorgenstadt. (Theilstrecke Neudeck—Johanngeorgenstadt: Varianten Bärringen und Platten Bahnhof: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Joachimsthal hat im Einvernehmen mit der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Graslitz die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Varianten Bärringen und Platten Bahnhof für den 28. und 29. October anberaumt. [E.-M.-Z. 5108/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 9. September, Z. 53.543, dem Seprőser Gutsbesitzer Heinrich Paikert für eine von der Station Nagyvárad

(Grosswardein) der Linie Budapest — Brassó (Kronstadt)— Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahnen Nagyvárad—Er-Mihalyfalva, Nagyvárad—Belényes-Vaskoh und Nagyvárad—Dévaványa—Gyoma ausgehende und diese

a) über Tenke in der Station Kis-Jenö-Erdöhegy mit der Linie Kétegyháza — Uj-Szt. Anna der Vereinigten Arader und Csanáder Comitats-Localbahnen,

b) eine von der zukünftigen Station Tenke der Linie a) aus diese in der Station Bokszeg-Beél mit der Linie Arad—Bokszeg-Beél der vorbenannten Gesellschaft,

c) eine von der zukünftigen Station Seprös der Linie a) aus diese in der Endstation Csermö mit der Linie Borosjenö—Csermö

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 9. September, Z. 54.125, dem Budapester Civilingenieur und Eisenbahn-Bauunternehmer Stefan Popper für eine von der Station Paptamási der Localbahn Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz aus diese über Jákó-Hódos, Szalárd, Farnos, Csohaj, Csanálos, Sárszeg und Alsó-Derna in der zukünftigen Station Felsö-Derna mit der projectirten Localbahn Felsö-Derna — Kis-Tótfalu — Mezötelegd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41, Vorconcession Post 2) verbindende normal-Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Boldvathalbahn Torna—Miskolcz. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Die im Bereiche des Comitates Borsód, in Fortsetzung der Linie Kassa—Torna von deren Endstation Torna aus zum Anschlusse an die Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz, erbaute Boldvathalthalbahn wurde nach dem befriedigenden Ergebnisse der am 29. September abgehaltenen technisch-polizeilichen Begehung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98) am 1. October dem Betriebe übergeben. Nebst den beiden entsprechend erweiterten und eingerichteten Anschlussstationen Miskolcz und Torna wurden als Stationen, bezw. Haltestellen eröffnet: Sajó-Ecseg, Boldva, Finke, Edelény, Szendrö-Lád, Szendrö, Szalonna, Szin-Perkupa, Szilás, Nádaska und Boldva-Vendégi. Die mit der Theilstrecke Miskolcz—Kassa der Hauptlinie Budapest—Kassa der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf eine Entfernung von durchschnittlich 25 km parallel laufende Linie wird die Erschliessung der Montanreviere im Bereiche des Borsóder Comitates fördern und ausserdem durch Ablenkung des Frachtenverkehres von der Hauptlinie diese wesentlich entlasten. Nach Ausbau der projectirten Linie Torna—Rozsnyó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10, Vorconcession Post 3) wird von Miskolz aus eine kürzere Verbindung mit dem nordwestlichen Bahnnetze geschaffen werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Sistirung von Getreidesendungen zum Wasserumschlagverkehr nach Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof.) Vom 9. October an werden bis auf weitere Verfügungen nach Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof zum Wasserumschlagverkehr, an die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft adressirt, Getreidesendungen nicht aufgenommen.

Ausland.

Preussen. (Project einer Kleinbahn von Hildesheim nach Wendhausen.) Dem Rittergutsbesitzer Oekonomierath Vibrans zu Wendhausen ist die nachgesuchte Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Kleinbahn mittelst Pferdekraft vom Ostbahnhofe zu Hildesheim nach Wendhausen ertheilt worden. Die Concession ist auf 30 Jahre ertheilt worden. Die Kleinbahn muss spätestens innerhalb zwei Jahren dem Betriebe übergeben werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Aufnahme der Torontaler Localbahnen in den Verein und Theilnahme der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mit einigen ihrer Bahnen an den Einrichtungen des Vereines.) Die Direction der Torontaler Localbahnen-Actiengesellschaft in Nagy-Becskerek ist als Mitglied in den Verein aufgenommen worden.

Auf die Bahnen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, und zwar:

1. der Worms-Offsteiner Eisenbahn,
2. der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn,
3. der Osthofen-Westhofener Eisenbahn und
4. der Sprendlingen-Wöllsteiner Eisenbahn

werden die Vereinseinrichtungen nach Massgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung finden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 8·603 km lange Strecke Niklasdorf—Zuckmantel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Nachweisung der Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Berichtsjahre 1895.) Diese Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag V erschienen.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Juli 1887 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachtrag I aufgehoben.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Für die **Maltschbrücke bei Budweis** in km 117·1/2, Linie St. Valentin—Budweis, ist die **Lieferung und Aufstellung von eisernen Brücken** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst zwei Gitterbrücken à 22·6 m Lichtweite im beiläufigen Gesammtgewichte von 74 t.

Das Constructionsmaterial einschliesslich der Nieten ist aus basischem Martinflusseisen zu erzeugen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg Rechnungsgewicht.

Die Ausfertigung der Detailpläne, der Eisenconstructionen, sowie die Aufstellung der Gewichtsberechnungen hat durch den Lieferanten zu erfolgen.

Als Vollendungstermin für die Lieferung und Aufstellung der Brücken ist der 15. Mai 1897 in Aussicht genommen.

Die bezüglichen Offerte sind versiegelt spätestens am **30. October 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz einzureichen. Der Offertleger hat mit seinem Anbote bis 15. November 1896 im Worte zu verbleiben.

Jene Offerenten, welche nicht bereits bei der Hauptcasse der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien ein Generalvadium zur Sicherstellung eingegangener oder erst einzugehender Verpflichtungen erliegen haben, haben anlässlich der gegenständlichen Lieferungen ein Vadium im Betrage von 1000 fl., schreibe Eintausend Gulden ö. W., zu erlegen, welches im Falle der Annahme des Offertes als Caution zu gelten hat.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, der Uebersichtsplan, die allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen (Auflage 1895) und die besonderen Bedingnisse für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken (Auflage 1893) können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung ohne Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Den Offerenten wird freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche zwei Stunden nach Ablauf des oben angegebenen Einreichungstermines bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz stattfinden wird, anzuwohnen.

Linz, im October 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. September 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verkehr, Seite 42, sind in der Schnitttafel A des allgemeinen Classentarifes unter „2. für den Verkehr von Russland" die mit einem „*)" versehenen Frachtsätze nebst der unter diesem Zeichen am Fusse der Seite befindlichen Anmerkung zu streichen. Die Anmerkung unter „*)" ist wie folgt zu ergänzen: „*) Nur giltig für Kleesamen und Hopfen."

Wien, am 15. October 1896. [744]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 3.

Mit 1. December 1896 tritt ein neuer Tarif-Theil II, Heft 3, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der in Galizien gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) andererseits in Wirksamkeit, und wird hiedurch der gleichnamige, vom 1. December 1893 giltige Tarif-Theil II, Heft 3, sammt Nachträgen I bis III nebst Anhang ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 3 Kronen und 50 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. October 1896. [745]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Obst.

Am 1. December 1896 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen ungarischen Stationen einerseits und bayerischen Stationen andererseits zur Einführung, wodurch der Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst vom 20. September 1891 nebst den im Instructionswege eingeführten Frachtsätzen (vergl. die Publication im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 140 vom 3. December 1895, fortl. Nr. 2110, und Nr. 57 vom 21. Mai 1896, fortl. Nr. 988) aufgehoben und ersetzt wird.

Wien, am 15. October 1896. [746]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Frachtsätzen.

Mit Bezug auf die Kundmachung [665] in Nr. 106 dieses Blattes vom 17. September 1896 (Seite 1751) wird bekannt gegeben, dass die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Heu, Stroh, Eisen- und Stahlwaaren, dann Petroleum und Petroleumnaphtha vom 1. Juni 1893 enthaltenen Frachtsätze der Serien I (Heu und Stroh) und II (Eisen und Stahl) noch bis 30. November 1896 in Giltigkeit verbleiben.

Wien, am 15. October 1896. [747]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen- und Verbands-Güterverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Kappel i. S.

Am 1. November 1896 wird die Station Kappel i. S., die bisher nur dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, allgemein auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die der Frachtberechnung im Binnenverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem Kilometerzeiger vom 1. October 1895 nebst Nachtrag I bereits vorgesehen. In den Verbandsverkehren mit Kappel i. S. werden Stückgüter bis auf Weiteres nur insoweit direct abgefertigt, als die Frachtberechnung nach Anleitung der bestehenden Tarife auf Grund der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle" erfolgen kann.

Dresden, am 12. October 1896. [748]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Zwei normalspurige

Schotter-Lowries

oder für Schotter geeignete, altbrauchbar, nach Böhmen

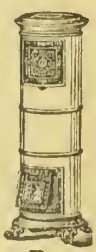
zu kaufen gesucht.

Offerte unter „B. R. 1953" an Haasenstein & Vogler (Otto Maass) Wien I. (536)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling



kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1574	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement	Ober-Piesting Scheibmühl	Grammat-Neusiedl	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	kr. 20 28	kr. 19 24	kr. 1 4	Im Kartirungswege		
1575	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Baumwollgarne der Position G—3 und 4 und Baumwollwaaren, gemeine, der Position B—5 des Tarifes Theil I	Ronchi S.B.	Klagenfurt	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	334 Heller	292 Heller	42 Heller	Im Kartirungswege		
1576	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Garne der Position G—3 und 4 des Tarifes Theil I	Innsbruck	Wien K.E.B.	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	460 Heller	393 Heller	67 Heller	Im Kartirungswege		
1577	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Puntigam	Székesfehérvár	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	174 Heller incl. ungar. Steuer	160 Heller incl. ungar. Steuer	14 Heller	Im Kartirungswege		
1578	Südbahn-Gesellschaft		Grubenholz	Weitersfeld Gosdorf	Spielfeld transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	12 16 Heller	8 14 Heller	4 2 Heller	Im Kartirungswege		
1579	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Leoben S.B.	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	34 Heller	28 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
				und vice versa										

Fortlaufende Nummer	1584	1583	1582	1581	1580
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der					
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steine und Steinhauerwaaren	Altmaterialien	Eisengusswaare	Baumwolle, rohe	Wein
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Divacca	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien (Matzleinsdorf), Marburg, Bozen und Budapest S.B.	Graz S.B.	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien (Matzleinsdorf)	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Potteudorf-Wr.-Neustädter Bahn	Leoben transit	Laibach S.B. Laibach k.k.St.B.	Rodaun
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen zum Baue der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein und von Dignano oder Pola provenieren	Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muss mit einem von dem betreffenden Materialmagazine ausgefertigten Sendschein belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, dass die Sendung thatsächlich aus Altmaterialien besteht	In jedem Gewichte. Sendungen müssen für die k. k. Staatsbahn-Werkstätte in Knittelfeld bestimmt sein	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen	Bei Verladung in Fässern. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendet. Wagen, oder bei Verladung in Reservoirwagen Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Reservoirwagen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung des Tarifes, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Variabel	Variabel	63 Heller	116 Heller bezw. incl. ung. Steuer	33 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	150 Heller	Bis incl. 76 km 20 Heller pro 100 kg, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen) 10 Heller pro 100 kg, plus der auf dem Gebiete der Länder der ungar. Krone entfallenden Steuer	52 Heller	110 Heller bezw. incl. ung. Steuer	26 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Variabel	Variabel	11 Heller	6 Heller bezw. incl. ung. Steuer	7 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1585	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K a f f e e	Triest S.B. und Fiume	Wien (Hauptzollamt)	Bei Aufgabe in jedem Gewichte Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume vom 1. September 1892, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vom 1. Mai 1884	312 294	302 290	10 4	Im Kartirungswege		
									Heller hezw. inclusive ungar. Steuer		Heller			
1586	Südbahn-Gesellschaft		Sendungen in kleineren Partien als Eil- und als Frachtgut	Bad-Radein und vice versa	Stationen der Spielfeld-Radkersburger Bahn		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der Spielfeld-Radkersburger und Radkersburg-Luttenberger Bahn	pro Sendung 80 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Nachlass von der Minimalgebühr für beide Bahnen	Im Kartirungswege		
1587	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Trifail Sagor	Laibach S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Einrechnung eines 5 percentigen Gutgewichtes rücksichtlich der Sendungen ab Trifail und Sagor nach Laibach S.B. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. der Localbahn Monfalcone-Cervignano und der Valsugana-Bahn bestimmt und an Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. an die Organe der den Betrieb auf den genannten Localbahnen führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu denselben	Heller 28 28	20 18	8 10	Im Kartirungswege		
				Graz S.B. und vice versa	Leoben S.B.				36	28	8			
				Leoben S.B. Leobersdorf	Mürzzuschlag				36 55	23 25	13 30			
				Laibach S.B.	Divacca				58	30	28			
				Klagenfurt	Unter-Dranburg				43	26	17			
				Laibach S.B. Triest S.B.	Monfalcone				68 20	36 16	32 4			
				Villach S.B. Wörgl Innsbruck	Trento				92 92 77	77 61 46	15 31 31			
1588	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohle	Für Kohle, mineralische, welche für **Bahnbetriebszwecke** der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der im Betriebe derselben stehenden Valsugana-Bahn von Voitsberg nach Graz zur Beförderung gelangt, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein **fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht** zugestanden, und wird die Ueberfuhrsgebühr von 50 kr. pro Wagen vom Köflacher Bahnhofe zum Südbahnhofe in Graz aufgelassen.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1589	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohblei in Blöcken, Stangen, Mulden und Platten	Friedrichshütte	Floridsdorf, Wien Donauuferbahnhof, Marchegg K.F.N.B. und Wien K.F.N.B. loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief; Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 giltigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	Pfennig 142	122	20	Im Kartirungswege		
				Karolinegrube O.S.E.					129	113	16			
				Karolinegrube R.O.U.E.					128	114	14			
				Rosdzin					127	113	14			
				Friedrichshütte	Wien K.F.N.B. transit				142	117	25			
				Karolinegrube O.S.E.					129	108	21			
				Karolinegrube R.O.U.E.					128	109	19			
				Rosdzin					127	108	19			
1590	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**		Rundholz der Pos. H-19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, als Frachtgut	Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Sendungen müssen zur Verarbeitung in einem Holzindustrie-Etablissement bestimmt sein und an die Adresse eines solchen zur Aufgabe gelangen	Vom 20. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	J o c a l t a r i f		40% Nachlass von den Frachtsätzen des Specialtarifes 2 der Gebührenberechnungs-Tabelle im Tarif-Theile II, Heft 2, Abschnitt D. VI	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1897 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewerkstelligende Vorlage der Orig.-Frachtbriefe, auf welchen ein an den Bukowinaer Localbahnen gelegenes Holzindustrie-Etablissement als Empfänger erscheint	
1591	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Buschtehrader Eisenbahn	Bleche, Guss- und Walzeisen aus der Pos. E-6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Annathal-Rothau		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft I, für den Oesterr. Eisenbahnverband, bezw. Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kreuzer 114·4	108·4	6	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen auf einem in der Station Neudek einmündenden Industriegeleise zur Aufgabe gelangen
			Bleche	Neudek					123·8	117·8	6			
				Teplitz-Wallthor	Wien II (K.F.J.B.)				104	97	7			
					Nussdorf				103	96	7			

Hiedurch wird die in der Nummer 56 vom 19. Mai l. J. dieses Blattes unter fortl. Nr. 970 enthaltene Publication ausser Kraft gesetzt.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1592	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen der Pos. E—19 der Güterclassification im Tarife „Theil I"	Vysočan (Oe.N.W.B. u. B.N.B.)	Bács Almás Bazin Bikity Borsod Fehértemplom Gyulafehérvár Kecskemét Keczel Kis Körös Kolozsvár Pozsony Szt. György Tót Megyer	Aufgabe in beliebigen Mengen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oest.-Ung. Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Nov. 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife, giltig vom 1. Jänner 1895	Kreuzer 237·0 143·0 243·0 278·5 287·5 209·0 212·0 209·0 278·5 137·0 143·0 162·0	Kreuzer 193·6 107·6 195·6 229·6 237·6 168·6 171·6 168·6 227·6 101·6 107·6 126·6	Kreuzer 43·4 35·4 47·4 48·9 49·9 40·4 40·4 40·4 50·9 35·4 35·4 35·4	Im Kartirungswege		
1593	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mit Theer gebunden (ungeformte, plastische Masse), zur Erzeugung von Kohlenstiften für elektrische Beleuchtung bestimmt	Ratibor	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 20. October 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	155 Markpfennige		Im Kartirungswege		
1594	**Südbahn-Gesellschaft** **K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Roh- und Sandzucker	Wenn während der Zeit **vom 20. October 1896 bis Ende August 1897** von den im Ausnahmetarife Nr. 16 des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887 benannten Stationen auf der Route **via Wien—Peri mindestens 1000 Wagen = 10.000 Tonnen** Roh- oder Sandzucker mit der Bestimmung nach Genua, S. Martino, Buonalbergo, Sampierdarena und Rivarolo Ligure zur Beförderung gelangen, so wird für Sendungen von den Stationen Austerlitz, Brünn und Raitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann für Sendungen von den im bezeichneten Ausnahmetarife Nr. 16 benannten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit Ausnahme von Bedihošt, Prossnitz und Wrbatek, auf die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes ein **Frachtnachlass von 10 Francs pro Wagen** gewährt.					Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1595	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Für Güter des allgemeinen Classentarifes und des Ausnahmetarifes Nr. 2	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der im Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 vorgeschriebenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. April 1895	Bisher haben keine directen Sätze bestanden	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Saaz B.E.B. nach und von	Eilgutclasse	Stückgutclassen		Wagenladungsclassen				Specialtarife				Ausnahmetarife 2	
		I	II	A 1	B	C 1	C 2	A 2	I	II	III	A	B
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark												
Amsterdam transit*)	16·53	8·01	7·90	5·12	4·70	5·29	4·87	4·11	3·80	3·11	2·06	5·74	5·63
Middelburg N.St.B. transit*)													
Rotterdam transit*)													
Vlissingen N.St.B. transit*)													
Dortrecht transit*)	16·53	8·01	7·90	5·12	4·70	5·29	4·87	4·11	3·80	3·11	2·06	5·74	5·63
Hoek van Holland H.B. transit*)	16·63	8·11	8·00	5·22	4·80	5·39	4·97	4·21	3·90	3·21	2·16	5·84	5·73
Arnheim	16·49	7·99	7·88	4·99	4·57	5·16	4·74	3·91	3·60	2·85	1·89	—	—
Oldenzaal H.B.	15·39	7·50	7·39	4·60	4·16	4·77	4·33	3·56	3·25	2·55	1·70	—	—
Utrecht	17·07	8·28	8·17	5·23	4·81	5·40	4·98	4·10	3·79	3·05	2·01	—	—

*) Die Zuschläge für den Verkehr mit Amsterdam loco, Dortrecht loco, Middelburg N.St.B. loco, Rotterdam loco, Vlissingen N.St.B. loco, Hoek van Holland H.B. loco werden nach dem Tarif-Theil II, Heft 1 des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarifes vom 1. April 1895, wie solche auf Seite 10—13 für die bezüglichen Stationen ausgewiesen sind, berechnet.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 120. Wien, 20. October 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Commission. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als normalspurige Localbahn auszuführende Bahnlinie von einem geeigneten Punkte der Projectslinie Aspang—Sinnersdorf nächst Bernegg über Friedberg und Hartberg zum Anschlusse an die Localbahn Fürstenfeld-Hartberg in Hartberg, eventuell in Neudau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als normalspurige Localbahn auszuführende Bahnlinie von einem geeigneten Punkte der Projectslinie Aspang—Sinnersdorf nächst Bernegg über Friedberg und Hartberg zum Anschlusse an die Localbahn Fürstenfeld-Hartberg in Hartberg, eventuell in Neudau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. September 1896. Z. 8979/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Franzensbad nach dem Kammerwalde und von da nach Liebenstein mit einer Abzweigung nach Eger.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Franzensbad nach dem Kammerwalde und von da nach Liebenstein mit einer Abzweigung nach Eger im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. October 1896. Z. 10.015/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Borysław nach Schodnica.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ingenieur und Realitätsbesitzer Hugo Rzeppa in Lobnitz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1895, Z. 50.639 (Verordnungs-Blatt Nr. 114 vom 28. September 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Borysław der k. k. Staatsbahnlinie Drohobycz—Borysław nach Schodnica auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 16. September 1896. Z. 9758/I.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1896.

I.

Die europäische Donau-Commission hielt ihre diesjährige Frühjahrssession in der Zeit vom 15. bis 30. Mai unter dem Vorsitze des italienischen Delegirten, Cavaliere Tesi, in Gegenwart sämmtlicher Commissionsmitglieder ab. Die Session begann mit der Vorstellung der neuen Delegirten Oesterreich-Ungarns und Frankreichs, Generalconsul Freiherr Czikann v. Wahlborn und bevollmächtigter Minister Paillard-Ducléré, an welche der Vorsitzende warme Worte der Begrüssung richtete, nicht ohne bei dieser Gelegenheit auch der erspriesslichen Thätigkeit ihrer Vorgänger zu gedenken. Beide Delegirten erwiderten in gleicher Weise, worauf in die Berathung der auf dem Programme stehenden Gegenstände eingegangen wurde.

Den ersten Berathungsgegenstand bildete wie stets die Schiffahrtsstatistik des abgelaufenen Jahres, deren Ergebnisse der Commission in übersichtlichen Zusammenstellungen vorgelegt wurden. Laut dieser Nachweisungen betrug die Zahl der im Gegenstandsjahre aus den Donaumündungen ausgelaufenen Schiffe 1619 (— 97) mit zusammen 1,554.698 (— 65.005) t, weist somit abermals einen Rückgang auf. Jedoch ergibt sich dieser Rückgang nur gegenüber den beiden bisher verkehrsstärksten Jahren, dem mit 1801 Schiffen und 1,893.506 t an erster Stelle stehenden Jahre 1893 und dem 1716 Schiffe mit 1,619.703 t aufweisenden Jahre 1894. Alle übrigen Jahre bleiben mit ihrer Verkehrsziffer noch immer hinter jener des Jahres 1895 zurück. Der mittlere Tonnengehalt der Schiffe ist gegenüber dem Vorjahre wieder, wenn auch nur um Weniges, gestiegen und betrug 960 (+ 16) t, ohne jedoch den des Jahres 1893 von 1051 t zu erreichen. Eine beträchtliche Zunahme zeigt dagegen die Zahl der mehr als 2000 t besitzenden Schiffe, welche von 12 im Jahre 1893 und 18 im Jahre 1894 auf 46 stieg. Hand in Hand mit dieser Erscheinung, welche eine erfreuliche Folge der neuen Regulirungsarbeiten an der Sulinamündung ist, geht die Abnahme der Zahl der ganz oder theilweise auf der Rhede von Sulina Ladung nehmenden Schiffe. Dieselbe betrug 1895 nur mehr 13, gegenüber 115 im Jahre 1894 und 210 im Jahre 1893. Das Verhältniss zwischen Dampf- und Segelschiffen blieb im Berichtsjahre ungefähr das nämliche wie in den Vorjahren.

Der Flagge nach waren unter den ausgelaufenen Schiffen 604 (— 129) englische mit 906.043 (— 128.054) t, 280 (+ 29) griechische mit 258.693 (+ 46.089) t, 377 (— 40) türkische mit 93.385 (— 12.611) t, 83 (+ 24) österreichische und ungarische Schiffe mit 91.009 (+ 23.966) t, und zwar 81 (+ 26) Dampfer mit 90.307 (+ 24.416) t und 2 (— 2) Segelschiffe mit 702 (— 450) t, 55 (+ 13) italienische mit 56.146 (+ 13.609) t, 121 (+ 13) russische mit 51.933 (+ 7565) t, 76 (— 11) französische mit 30.561 (— 15.207) t, 22 (— 4) deutsche mit 26.820 (— 4060) t, 14 (— 4) norwegische mit 16.376 (— 4110) t, 26 (+ 24) rumänische mit 8005 (+ 7611) t, 3 belgische mit 8005 (— 858) t, 3 (— 1) spanische mit 4704 (+ 336) t, 3 (+ 3) schwedische mit 3332 (+ 3332) t, 1 (+ 1) dänisches Schiff mit 1609 (+ 1609) t und ein samiotisches Schiff mit 41 (— 1055) t. Der Verkehr unter englischer Flagge, obwohl noch immer der weitaus bedeutendste, weist sonach gegenüber dem Vorjahre, in welchem derselbe 733 Schiffe mit 1,034.097 t betrug, einen nicht unbedeutenden, gegenüber dem Jahre 1893, in welchem 905 englische Schiffe mit 1.287.762 t ausliefen, sogar einen recht beträchtlichen Rückgang auf. Eine wesentliche Zunahme weist der an zweiter Stelle rangirende Verkehr unter griechischer Flagge auf, der nicht nur den Ausfall des Jahres 1894 von 25.282 t hereingebracht, sondern auch die Verkehrsziffer des Jahres 1893 um 20.807 t überschritten hat. Auch der Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge hat, und zwar sowohl der Anzahl der Schiffe als dem Tonnengehalte nach, eine Steigerung aufzuweisen, ebenso der Verkehr unter russischer, italienischer und rumänischer Flagge. Der Verkehr unter spanischer Flagge ist, was die Anzahl der Schiffe betrifft, dem des Vorjahres gleich geblieben, im Tonnengehalte um 336 t gestiegen. Einen wesentlichen Rückgang weist der Verkehr unter türkischer, sowie jener unter französischer Flagge auf; auch die Schiffahrt unter deutscher, norwegischer und samiotischer Flagge ist zurückgegangen, ebenso der Gesammt-Tonnengehalt der belgischen Schiffe. Nicht vertreten war im Berichtsjahre die holländische Flagge an den Donaumündungen, dafür waren die 1893 den Donaumündungen fern gebliebenen Flaggen Schwedens und Dänemarks mit 3 Schiffen und 3332 t, bezw. mit 1 Schiffe und 1609 t vertreten.

Die Grösse der Schiffe betreffend, nimmt England ebenfalls die erste Stelle ein. Unter den 46 Schiffen zu mehr als 2000 t mit zusammen 104.117 t waren allein 42 englische mit 94.113 t und nur je 2 belgische, bezw. griechische mit 5362 t, bezw. 4642 t. Unter den 30 Schiffen von 1901 bis 2000 t mit zusammen 58.231 t waren 18 englische mit 34.692 t und 12 griechische mit 23.539 t, unter den 57 Schiffen von je 1801 bis 1900 t mit zusammen 104.775 t, 43 englische mit 78.757 t und 14 griechische mit 26.018 t; unter den 80 Schiffen von je 1701 bis 1800 t mit zusammen 139.985 t waren 52 englische mit 91.444 t, 24 griechische mit 41.690 t, 2 deutsche mit 3414 t, 1 spanisches mit 1705 t und 1 norwegisches mit 1732 t; unter den 61 Schiffen zu 1601 bis 1700 t mit zusammen 100.735 t waren 58 englische mit 95.823 t, 1 spanisches mit 1641 t, 1 dänisches mit 1609 t und 1 griechisches mit 1662 t; unter den 85 Schiffen zu je 1501 bis 1600 t mit zusammen 131.996 t waren 80 englische mit 124.336 t und 5 griechische mit 7660 t. Schiffe von 1401 bis 1500 t: 57 mit zusammen 82.947 t, darunter 49 englische mit 71.003 t, 7 griechische mit 10.472 t und 1 französisches mit 1472 t; Schiffe von 1301 bis 1400 t: 113 mit zusammen 151.573 t, darunter 75 englische mit 100.964 t, 11 österreichische und ungarische mit 14.579 t, 10 griechische mit 13.310 t, 7 italienische mit 9217 t, 3 norwegische mit 4135 t, 3 deutsche mit 3963 t, 3 türkische mit 4047 t, 1 spanisches mit 1358 t; Schiffe von 1201 bis 1300 t: 169 mit zusammen 210.747 t, darunter 73 englische mit 90.997 t, 28 griechische mit 34.529 t, 27 österreichische und ungarische mit 33.879 t, 12 deutsche mit 15.259 t und 9 italienische mit 11.189 t; Schiffe von 1101 bis 1200 t: 111 mit zusammen 127.180 t, darunter 65 englische mit 74.483 t, 15 österreichische und ungarische mit 17.242 t, 15 griechische mit 16.994 t, 6 norwegische mit 6864 t, 4 italienische mit 4608 t, 3 russische mit 3561 t und 2 schwedische mit 2234 t; Schiffe von 1001 bis 1100 t: 81 mit zusammen 84.876 t, darunter 35

englische mit 36.234 t, 18 griechische mit 19.349 t, 8 italienische mit 9684 t, 8 österreichische und ungarische mit 8192 t, 5 türkische mit 5165 t, 4 russische mit 4080 t, 1 schwedisches mit 1098 t und 1 norwegisches mit 1074 t; Schiffe von 901 bis 1000 t: 61 mit zusammen 58.388 t, darunter 25 griechische mit 23.718 t, 12 österreichische und ungarische mit 11.461 t, 11 italienische mit 10.618 t, 2 deutsche mit 1899 t und 1 russisches mit 895 t; Schiffe von 801 bis 900 t: 15 mit zusammen 12.804 t, darunter 5 französische mit 4195 t, 4 englische mit 3490 t, 3 norwegische mit 2571 t, 2 österreichische und ungarische mit 1747 t und 1 deutsches mit 801 t; Schiffe von 601 bis 800 t: 45 mit zusammen 32.449 t, darunter 20 türkische mit 14.663 t, 13 italienische mit 9660 t, 5 griechische mit 3633 t, ; 4 russische mit 2504 t 1 österreichisch-ungarisches mit 627 t, 1 belgisches mit 679 t und 1 rumänisches mit 683 t; Schiffe von 401 bis 600 t: 132 mit zusammen 66.028 t, darunter 31 türkische mit 15.392 t, 57 russische mit 27.156 t, 25 griechische mit 12.762 t, 12 rumänische mit 6756 t, 5 österreichische und ungarische mit 2792 t und 2 italienische mit 1170 t; Schiffe von 201 bis 400 t: 196 mit zusammen 56.519 t, darunter 112 türkische mit 30.611 t, 42 russische mit 12.824 t, 40 griechische mit 12.466 t, 1 österreichisch-ungarisches mit 328 t, 1 deutsches mit 290 t; Schiffe unter 200 t: 280 mit zusammen 31.348 t, darunter 206 türkische mit 23.507 t, 49 griechische mit 6249 t, 13 rumänische mit 566 t, 1 österreichisch-ungarisches mit 162 t und 1 samiotisches mit 41 t.

Dem mittleren Tonnengehalte der Schiffe nach steht, wie im Vorjahre, Belgien mit 2014 t an erster Stelle, sodann folgen Dänemark mit 1609 t, Spanien mit 1568 t, Grossbritannien mit 1500 t, die griechischen Dampfer mit 1358 t, die deutschen mit 1219 t, die französischen mit 1175 t, die norwegischen mit 1172 t, die österreichischen und ungarischen mit 1115 t, die schwedischen mit 1111 t, die italienischen mit 1021 t, die türkischen mit 689 t, die rumänischen mit 536 t, die russischen mit 460 t, die österreichisch-ungarischen Segler mit 351 t, die griechischen mit 273 t, die türkischen mit 185 t, die russischen mit 82 t, die rumänischen mit 42 t und die Samioten mit 41 t.

Von den einzelnen Monaten weisen den stärksten Verkehr auf: October mit 228 Schiffen und 223.139 t, September mit 204 Schiffen und 221.829 t, November mit 194 Schiffen und 196.957 t, December mit 172 Schiffen und 185.993 t; sodann folgen August mit 166 Schiffen und 147.305 t, Juni mit 173 Schiffen und 136.480 t, Juli mit 163 Schiffen und 120.933 t, Mai mit 143 Schiffen und 114.573 t; gering war der Verkehr im Jänner mit 49 Schiffen und 67.658 t, sowie im April mit 70 Schiffen und 67.453 t; am schwächsten in den Monaten Februar mit 31 Schiffen und 41.800 t und im März mit 26 Schiffen und 30.578 t.

In Ballast gingen 1895 ein: 981 (— 16) Schiffe mit 977.507 (— 26.079) t, darunter 437 englische mit 660.550 t, 207 griechische mit 186.290 t, 246 türkische mit 54.388 t, 28 österreichische und ungarische mit 22.449 t, 10 italienische mit 15.852 t, 9 norwegische mit 10 975 t, 7 deutsche mit 7598 t, 2 belgische mit 5362 t, 10 russische mit 3493 t, 3 spanische mit 4704 t, 2 schwedische mit 2234 t, 11 rumänische mit 2003 t, 1 dänisches mit 1609 t.

In Ballast verliessen die Donau: 38 (— 7) Schiffe mit 13.941 (— 7070) t, darunter 6 englische mit 10.986 t, 1 österreichisch-ungarisches mit 1303 t, 1 italienisches mit 585 t, 12 türkische mit 297 t, 1 deutsches mit 290 t, 2 griechische mit 176 t, 11 rumänische mit 170 t und 4 russische mit 132 t.

In regelmässigen Linien liessen sieben Schiffahrts-Unternehmungen die Stationen der unteren Donau befahren, und zwar der Oesterreichische Lloyd auf der Linie Constantinopel—Braila mit 42 Fahrten und 50.074 t, und auf der Linie Batum—Galatz in 12 Fahrten mit 13.200 t, die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der (jedoch nur im Frühjahre unterhaltenen und später vom Lloyd übernommenen) Linie Galatz—Batum in 4 Fahrten mit 2252 t, die französische Schiffahrts-Gesellschaft Fraissinet & Comp. in 26 Fahrten mit 30.561 t, die italienische Gesellschaft Navigazione Generale in 29 Fahrten mit 32.999 t, die russische Schwarze Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und zwar auf der Linie Odessa—Korabia in 43 Fahrten mit 18.822 t, auf der Linie Odessa—Ismail in 37 Fahrten mit 12.234 t, auf der Linie Batum—Reni in 7 Fahrten mit 7641 t, und auf der Linie Batum—Galatz in 16 Fahrten mit 7307 t, die türkische Unternehmung Egée in 37 Fahrten mit 23.926 t und die rumänische Monopolsschiffahrt in 7 Fahrten mit 3941 t.

Entgegen den Verhältnissen in frühren Jahren haben dank den grossen Verbesserungsarbeiten an der Mündung und im Strome 1895 von den 1619 ausgelaufenen Schiffen 1355 ausschliesslich in den eigentlichen Flusshäfen Ladung genommen und nur 13 Schiffe theils in diesen Häfen, theils in Sulina und 251 Schiffe ausschliesslich in Sulina. Unter letzteren Schiffen befanden sich 182 englische, 32 griechische, 17 türkische, 7 rumänische, 4 russische, je 2 österreichisch-ungarische, deutsche, belgische und norwegische, 1 italienisches; unter den theilweise auf der Rhede von Sulina und theilweise im Strome verladenen Fahrzeugen 10 englische, 2 griechische und 1 schwedisches.

Der Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge weist mit 91.009 t die höchste bisher erreichte Ziffer auf. Auch der mittlere Tonnengehalt der österreichischen und ungarischen Dampfer ist abermals gestiegen. Derselbe betrug 1115 t gegenüber 1074 t im Jahre 1894 und 1022 t im Jahre 1893. Der mittlere Tonnengehalt der nationalen Segelschiffe betrug 351 (+ 63) t. Die grössten ausgelaufenen Dampfer wiesen zwischen 1300 und 1400 Registertonnen auf. Der weitaus grösste Theil der Schiffe, 79 Dampfer mit 87.719 t und 2 Segler mit 702 t, nahmen ihre Ladung ausschliesslich in den Flusshäfen, und nur 2 Dampfer mit 2588 t luden im Hafen von Sulina.

Nach Monaten genommen, vertheilt sich der österreichische und ungarische Schiffahrtsverkehr folgendermassen:

Jänner 1 Dampfer mit 1252 t, Februar 1 Dampfer mit 1336 t, März 3 Dampfer mit 3554 t, April 6 Dampfer mit 6127 t, Mai 7 Dampfer mit 6878 t, Juni 5 Dampfer mit 6205 t, Juli 8 Dampfer mit 9390 t und 2 Segler mit 702 t, August 10 Dampfer mit 10.310 t, September 8 Dampfer mit 8950 t, October 12 Dampfer mit 13.393 t, November 9 Dampfer mit 9931 t, December 11 Dampfer mit 12.961 t.

Vom Jahre 1880 angefangen gestaltete sich der Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge folgendermassen:

Es liefen aus:

Im Jahre	Dampfer	Tonnen	Segler	Tonnen	Zusammen	Tonnen
1880 . .	76	40.260	35	8891	111	50.151
1881 . .	83	42.699	18	4306	101	47.005
1882 . .	82	45.370	20	6448	102	51.818
1883 . .	81	43.731	11	2852	92	46.583
1884 . .	83	43.720	7	1643	90	45.363
1885 . .	91	63.454	11	3606	102	67.060
1886 . .	84	62.836	7	1987	91	64.823
1887 . .	83	75.002	14	4702	97	79.704
1888 . .	112	81.639	6	1603	118	83.242
1889 . .	105	76.496	4	566	109	77.062
1890 . .	106	80.115	3	445	109	80.560
1891 . .	102	78.841	5	1113	107	79.954
1892 . .	92	81.659	5	1145	97	82.804
1893 . .	60	61.344	3	900	63	62.244
1894 . .	65	65.891	4	1152	69	67.043
1895 . .	81	90.307	2	702	83	91.009

Die Schiffahrtscasse in Sulina hat 1895 2,229.813·81 (— 39.859·74) Frcs. eingenommen, und zwar 2,225.647·17 Frcs. an Schiffahrtsgebühren, 440 Frcs. an Flossgebühren und 3726·64 Frcs. an Geldstrafen.

Von den Schiffahrtsgebühren entfielen auf die britische Schiffahrt 1,451.805·59 Frcs., auf die griechische 386.210·08 Frcs., auf die österreichische und ungarische 89.187·71 Frcs., auf die türkische 66.176·27 Frcs., auf die italienische 60.251·27 Frcs., auf die deutsche 45.218·53 Frcs., auf die russische 40.643·91 Frcs., auf die norwegische 27.655·39 Frcs., auf die französische 25.828·14 Frcs., auf die spanische 8937·60 Frcs., auf die belgische 7354·11 Frcs., auf die rumänische 7309·02 Frcs., auf die schwedische 6012·45 Francs und auf die dänische Schiffahrt 3057·10 Frcs.

Die Waarenausfuhr über die Sulinamündung gestaltete sich folgendermassen; Insgesammt kamen zur Ausfuhr 10,806.758 (— 445.242) Quarters Getreide, und zwar 5,685.740 Quarters Weizen, 1,388.169 Quarters Roggen, 1,613.021 Quarters Mais, 1,528.899 Quarters Gerste, 84.746 Quarters Hafer, 64.928 Quarters Bohnen, 3449 Quarters Hirse, 414.926 Quarters Rübsamen und 22.880 Quarters Leinsamen; ferners 2 Flösse, 2,215.757 (+ 942.895) Stück Bretter, 224.739 m³ Bauholz, 3451 m³ Traversen, 23,588.146 (— 1,815.895) kg Mehl, 131.983 (— 712.864) kg Käse, 2054 (+ 1331) Rinder, 223.026 (+ 35.962) kg Wein, 2,482.409 (+ 2,252.187) kg altes Eisen, 110.235 kg Theer, 43.891 kg Sprit, 58.678 kg Kleie, 132.000 kg Dauben, 56.206 kg Wolle, 260.526 (+ 250.526) kg Nüsse, 535.600 (+ 463.055) kg Erbsen, 494.036 (+ 362.927) kg Häute, 29.301 kg leere Säcke, 12,170.683 kg und 1593 Colli verschiedene Waaren.

Unter den einzelnen Donauhäfen weist, wie nun schon seit mehreren Jahren, Braila den stärksten Verkehr auf. Es gingen von dort zu Wasser ab 6,259.746 Quarters Körnerfrüchte, und zwar: 3,732.174 Quarters Weizen, 557.240 Quarters Roggen, 776.194 Quarters Mais, 679.888 Quarters Gerste, 55.080 Quarters Hafer, 60.868 Quarters Bohnen, 3447 Quarters Hirse, 390.319 Quarters Rübsamen und 4536 Quarters Hanfsamen, ferners 15,565.556 kg Mehl, 39.707 kg Käse, 719 Stück Rinder, 286.358 kg altes Eisen, 76.944 kg Theer, 2959 kg Sprit, 20.000 kg Kleie, 100.000 kg Nüsse, 325.000 kg Erbsen, 261.715 kg Häute, 9432 kg leere Säcke, 4,614.394 kg und 1200 Colli verschiedene Waaren.

An zweiter Stelle steht Galatz. Die Ausfuhr aus diesem Hafen betrug 1,125.567 Quarters Körnerfrüchte, und zwar: 244.518 Quarters Weizen, 336.909 Quarters Korn, 287.674 Quarters Mais, 222.755 Quarters Gerste, 9470 Quarters Hafer, 1650 Quarters Bohnen, 2 Quarters Hirse, 19.496 Quarters Rübsamen und 3093 Quarters Leinsamen, weiters 2 Flösse, 2,007.299 Stück Bretter, 224.018 m³ Bauholz, 3451 m³ Traversen, 1,154.090 kg Mehl, 85.584 kg Käse.

In Sulina wurden verschifft 2,337.867 Quarters Körnerfrüchte, darunter: 1,106.931 Quarters Weizen, 368.283 Quarters Roggen, 470.388 Quarters Mais, 363.354 Quarters Gerste, 20.196 Quarters Hafer, 2410 Quarters Bohnen, 2256 Quarters Rübsamen und 4049 Quarters Leinsamen, ferners 860.550 kg Mehl, 303.216 kg altes Eisen, 10.121 kg Fassdauben, 17.446 kg Häute, 1575 kg leere Säcke und 67.443 kg verschiedene Waaren.

Einen nicht unbedeutenden Zuwachs in den Verschiffungen haben die Donauhäfen oberhalb Braila aufzuweisen. Aus denselben wurden verfrachtet 603.944 (+ 205.699) Quarters Körnerfrüchte, davon: 434.526 Quarters Weizen, 68.475 Quarters Roggen, 41.078 Quarters Mais, 57.010 Quarters Gerste, 2855 Quarters Rübsamen, sodann 70 Stück Bretter, 21 kg Käse, 35.022 kg Wein, 41.706 kg altes Eisen und 359.837 (+ 347.689) kg verschiedene Waaren.

Eine Steigerung in der Abfuhr weisen die russischen Donauhäfen Reni, Ismail und Kilia auf. Es kamen zur Verschiffung: in Reni 61.108 Quarters Körnerfrüchte, darunter: 30.322 Quarters Weizen, 5931 Quarters Korn, 8931 Quarters Mais und 15.924 Quarters Gerste, ferner 150.863 Stück Bretter, 721 m³ Bauholz, 86.912 kg Wein und 15.610 kg verschiedene Waaren; in Ismail: 189.625 Quarters Getreidefrüchte, darunter: 73.688 Quarters Weizen, 37.146 Quarters Roggen, 22.136 Quarters Mais, 51.032 Quarters Gerste und 5623 Quarters Leinsamen, ferner 57.525 Stück Bretter, 5700 kg Mehl, 5012 kg Käse, 97.716 kg Wein, 5241 kg altes Eisen, 491 kg Theer, 29.812 kg Sprit, 4178 kg Kleie, 132.000 kg Fassdauben, 5902 kg Häute und 440.262 kg verschiedene Waaren; in Kilia: 141.851 Quarters Körnerfrüchte, und zwar: 40.384 Quarters Weizen, 12.560 Quarters Korn, 6620 Quarters Mais, 78.999 Quarters Gerste, 3293 Quarters Hanfsamen und 21.867 kg verschiedene Waaren.

In Tultscha hat die Abfuhr von Körnerfrüchten zu-, die von anderen Waaren nicht unwesentlich abgenommen. Es schwammen ab 87.045 Quarters Körnerfrüchte, darunter: 23.197 Quarters Weizen, 1625 Quarters Roggen, 59.937 Quarters Gerste und 2286 Quarters Leinsamen, ferner 2250 kg Mehl, 1659 kg Käse, 32.000 kg Kleie und 22.816 kg verschiedene Waaren.

Die Einfuhr über die Donaumündungen betreffend, ist aus den der Commission zur Verfügung stehenden Daten lediglich zu ersehen, dass im Berichtsjahre 284.944 t englische Kohle, 60.100 Puds russische Kohle und 260 t türkische Kohle, ferner 28,023.354 (+ 5,281.791) kg und 83.140 (— 75.954) Kisten russisches Petroleum eingebracht wurden.

Das Marinespital in Sulina wies einen Krankenstand von 429 (— 56) Köpfen aus, darunter 15 aus dem Vorjahre verbliebene, 414 Neuankömmlinge. Entlassen wurden 385 Personen, während 35 mit Tod abgingen. Die Zahl der unentgeltlichen Consultationen betrug 5102. Die Zahl der ins Spital aufgenommenen österreichischen und ungarischen Matrosen beziffert sich mit 6. Im Epidemiespitale fanden 11 Personen Aufnahme, eine wurde aus dem Vorjahre übernommen, 7 wurden geheilt entlassen, 4 gingen mit Tod ab.

Straferkenntnisse wurden 48 (— 20) gefällt, darunter 36 vom Schiffahrts-Inspector und 12 vom Hafencapitän in Sulina. 3 Straferkenntnisse betrafen österreichische, bezw. ungarische Unterthanen. Die Gesammtsumme der auferlegten Geldstrafen betrug 4533 Frcs., wovon 200 Frcs. auf die abgestraften Nationalen entfallen.

Schiffsunfälle kamen 1895 im Bereiche der Europäischen Donau-Commission 3 vor, und zwar einer an der Mündung und zwei im Strome. An der Mündung gerieth am 11. August der österreichische Schleppdampfer „Rosa“ mit 35 t auf den Grund, wurde aber nach wenigen Tagen flott gemacht; im Flusse verunglückte am 2. Mai der deutsche Raddampfer „Friese“ durch Zusammenstoss mit dem russischen Postdampfer „Bulgaria“ und ging unter; ebenso sank am 11. November zufolge Zusammenstosses mit dem englischen Dampfer „Blainmore“ die Fischerbarke „Lotka“.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 517. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. October stellten die Abgeordneten Purghart und Genossen eine Interpellation an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Bezeichnung der Station Neudorf-Novaves an der Strecke Pilsen—Gmünd;

ferner interpellirten die Abgeordneten Dr. Klaić und Genossen, betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Split—Arżano.

In der 518. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. October stellten die Abgeordneten Dr. Klaić und Genossen eine Interpellation an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister, betreffend die Herstellung eines Wellenbrechers, eventuell den Bau eines Landungsmolo in Orebić.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Kleinbahn Lovrana-Abbazia. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. September die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des vom Rudolf Grafen Kinsky, Ingenieur Max Déri in Wien und Arthur Steinacker in Fiume vorgelegten generellen Projectes für eine mit einer Spurweite von 1 m auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit durchgängiger Strassenbenützung von Lovrana nach Abbazia im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 7686/I.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau—Freiberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 1. October die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom Gutsbesitzer Edmund Söllinger in Braunsberg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Mähr.-Ostrau der Linie Wien—Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Witkowitz und Braunsberg nach Freiberg zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Stauding-Stramberger Localbahn mit einer Abzweigung von Braunsberg nach Unter-Sklenau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 7582/I.]

Kleinbahn von Bozen über Ober-Bozen nach Klobenstein (Rittenbahn). (Ergebniss der Trassenrevision.) In Hinblick auf das Ergebniss der in der Zeit vom 3. und 4. August durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten schmalspurigen, zunächst mit Dampfkraft, in Hinkunft eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahn von der Station Bozen der Südbahn über Ober-Bozen nach Klobenstein (Rittenbahn) hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 8463/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung der Drehbarrièren in km 62·679 in Pendelschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung der Drehbarrièren bei der Strassenübersetzung in km 62·679 in der Station Neunkirchen der Linie Wien—Triest in Pendelschranken mit Hebelstellvorrichtung der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5164/IV.]

— (Umwandlung von Handschranken in Zugschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Graz beauftragt, die von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über die Umwandlung der in km 350·882 und 361·832 der Linie Wien—Triest, politischer Bezirk Cilli, bestehenden Handschranken in Zugschranken mit automatischem Läutewerke unter gleichzeitiger Umstellung derselben auf eine Entfernung von 3·8 m von der Achse des zunächst liegenden Geleises der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5885/IV.]

— (Umwandlung eines Handschrankens in einen Zugschranken mit Läutewerk: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umwandlung des in km 415·035 der Linie Wien—Triest bestehenden Handschrankens in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerke nach der mit Eisenbahnministerial-Erlass vom 20. Juni 1896, Z. 294/IV, genehmigten Type und über die Umstellung dieses Schrankens auf eine Entfernung von 3 m von der Aussenkante des zunächst gelegenen Schienenstranges der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6025/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Verladerampe in Wr. Neustadt.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei hat den Bauconsens für die Errichtung einer hölzernen Verladerampe in der Station Wr. Neustadt der Linie Wien—Triest zu Zwecken der Theerproducten-Fabrik Josef Lasnański & Comp. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6016/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung der Handschranken in km 68·136 und 92·363 in Zugschranken und Ueberstellen der Antriebvorrichtung für den Zugschranken in km 92·835 zum Wächterhause Nr. 66 der Linie Marburg—Franzensfeste unter gleichzeitiger Anbringung von automatischen Läutewerken bei diesen drei Schranken der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6026/IV.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Bauconsensertheilung für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Bivio-Duino.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Bivio-Duino der Linie Nabresina—Cormons der Südbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6018/IV.]

Zahnradbahn Marbach a/D.—Maria-Taferl. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Julius Spiesecke und August Stix in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Zahnradbahn von Marbach a/D. nach Maria-Taferl die Trassenrevision auf den 22. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereiconcipist Dr. Richard Borkowski betraut. [E.-M.-Z. 11.295/I.]

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Variante km 0·7—1·9: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Neuhaus hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Variante km 0·7—1·9 der Localbahn Neuhaus-Neubistritz anberaumt. [E.-M.-Z. 11.892/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate August 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat August ergibt für die 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.876·02 Kilometer Folgendes:

Im Monate August betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 44,463.697 Mk. oder 3,484.903 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1138 Mk. oder 6·55 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 79,783.355 Mk. oder 3,758.076 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2007 Mk. oder 2·92 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende August betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 162,348.088 Mk. oder 10,107.304 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5006 Mk. oder 4·53 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 318,035.201 Mk. oder 20,358.796 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9642 Mk. oder 4·70 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 48,021.635 Mk. oder 2,355.166 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7333 Mk. oder 2·82 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 89,062.190 Mk. oder 7,383.427 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13.396 Mk. oder 6·55 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Bewilligung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten.) Dieselbe ist ertheilt worden: dem geschäftsführenden Ausschusse der Teutoburger Waldeisenbahn zu Handen seines Vorsitzenden, Rechtsanwaltes Fisch zu Tecklenburg, für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Ibbenbüren über Tecklenburg, Lengerich, Versmold nach Gütersloh mit Abzweigung von Teckenburg nach Rheine und mit Anschlüssen an den Dortmund-Emscanal; der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin für eine schmalspurige Nebeneisenbahn von Blankenburg über Quedlinburg nach Aschersleben für das preussische Staatsgebiet und dem Comité für den Bau einer Eisenbahn Paderborn-Horn, zu Handen des Vorsitzenden, Hofbuchhändlers Hans Hinrichs in Detmold, für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Paderborn über Lippspringe nach Horn i. L. für das preussische Staatsgebiet.

— (Kleinbahnproject des Kreises Hadersleben.) Der Kreistag des Kreises Hadersleben hat den Bau einer Kleinbahn Hadersleben-Aastrup-Sillerup-Fielstrup-Christiansfeld beschlossen. Die Baukosten der genannten Streecke belaufen sich auf rund 800.000 Mk.

Schweiz. (Eröffnung der elektrischen Strassenbahnen in Lausanne und der Linie Apples—L'Isle.) Die Eröffnung des Betriebes auf dem 12·5 km langen Netze der elektrischen Strassenbahnen in Lausanne (mit Abzweigung nach Lutry) hat, mit Ausnahme der Linie Place de Riponne—Pontaise, am 1. September stattgefunden. Diese neue Bahn dient nur dem Personenverkehre. Ferner hat am 12. September die Eröffnung des Betriebes auf der Linie Apples—L'Isle für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr stattgefunden. Der Betrieb wird von der Jura-Simplonbahn geführt. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist auf diese Linie ebenfalls anwendbar. Die neue, 11 km lange schmalspurige (1 m) Linie hat folgende Stationen: Apples, Pampigny-Sévery, Montricher, L'Isle-Mont la Ville.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis 22. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

16. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Delfino", Capitän G. Barbarovich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Selene", Capitän C. Zalampich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien).

20. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän A. Petris, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

16. October, Dampfer „Carlotta", Capitän A. Mocole, } um
19. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos, } Mitternacht.
21. „ Dampfer „Carlotta", Capitän A. Mocole, }

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 18. October, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

18. October, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Achille", Capitän S. Lucich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

18. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Selene", Capitän C. Zalampich, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

21. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän A. Orlando, mit Berührung von Briudisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

22. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa). Dampfer „Maria Teresa", Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. October, nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Marquis Bacquebem", Capitän G. Costanzo, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kohe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Novbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperarix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kohe.

Brasilianischer Dienst.

31. October, Dampfer „Berenice", Capitän G. Brazzanovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages X zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz, bezw. der Theilstrecke Čerčan-Pisely—Požar der Localbahn Modřan-Čerčan gelangt oben bezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie die Kilometerzeiger für die genannten Localbahnstrecken.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 10 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 15. October 1896. [749]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Heft 1, und des Nachtrages VII zu Theil II, Heft 2, zum Localgütertarife, giltig vom 1. Jänner 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1896, Theil II, Heft 1, der Nachtrag VI und zu demselben Tarife, Theil II, Heft 2, der Nachtrag VII zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Aenderungen und Ergänzungen;
II. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von je 10 Kreuzer erhältlich.

Wien, am 17. October 1896. [750]

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Eröffnung der Station Kłaj für den Gesammtverkehr.

Die bisher für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Kłaj der Linie Krakau—Lemberg wird am 1. November 1896 für den Gesammtverkehr eröffnet.

Krakau, am 15. October 1896. [751]

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Eröffnung der Haltestelle Neu-Sandez Stadt für den Eilgutverkehr.

Die dermalen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Neu-Sandez Stadt der Linie Zwardon—Neu-Sandez wird am 1. November 1896 auch für den Eilgutverkehr eröffnet, mit der Beschränkung, dass nur Eilgüter bis zum Gewichte von 50 kg per Stück zur Expedition zugelassen werden.

Krakau, am 16 October 1896. [752]

Bayerisch-Belgischer Gütertarif.

Berichtigung zu Nachtrag XIII.

Im Nachtrage XIII des Bayerisch-Belgischen Güterverkehres, Tarif vom 1. Juni 1883, sind auf Seite 4 die Schnittsätze für Bilsen unter C in der Abtheilung 1 von 4 auf 3·84 Frcs. und in der Abtheilung 2 von 2·50 auf 2·42 Frcs. abzuändern.

Wien, am 15. October 1896. [753]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 3 und 4.

Die Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 3, vom 1. Juni 1889, und Heft 4 vom 1. November 1888 sammt allen Nachträgen, sowie die hiezu im Instructionswege eingeführten Frachtsätze, deren Aufhebung mit 31. October 1896 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 106 vom 17. September 1896 verlautbart wurde, bleiben noch bis 30. November 1896 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. October 1896. [754]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung der Station Wimpfen.

Mit Giltigkeit ab 1. November 1896 wird die Station Wimpfen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen mit den um 3 Kilometer erhöhten Entfernungen der Station Jagstfeld und der Gruppennummer 2 in das in der Ueberschrift bezeichnete Gemeinschaftliche Heft (Seite 54) aufgenommen.

Wien, am 17. October 1896. [755]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Heft 3.

Am 1. November 1896 tritt der Nachtrag VI zu Theil II, Heft 3, des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält u. A. ermässigte Frachtsätze für Roheisen-Sendungen nach Oesterreich, Aufnahme der Stationen Duisburg und Duisburg-Hafen in den Ausnahmetarif 13 für Graphit, eine vom 15. December 1896 giltige Bestimmung, derzufolge die Sätze des Ausnahmetarifes 12 für Eisen etc. zu Rückkartirungen und Umexpeditionen von deutschen nach deutschen Stationen nicht angewendet werden dürfen, sowie einige sonstige Tarifänderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Wien, am 16. October 1896. [756]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft 3.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 tritt im obigen Verkehre der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufnahme neuer Stationen;
II. Ergänzung des Kilometerzeigers;
III. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 20 Heller per Stück erhältlich.

Budapest, am 15. October 1896. [757]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 1. November 1896 gelangen von Grulich nach Prag über Wichstadtl-Lichtenan folgende directe Fahrpreise für combinirte Züge zur Einhebung, und zwar:

in Gulden ö. W. einschliessl. Stempel

I. Cl. 8·93 II. Cl. 5·93 III. Cl. 2·98

Die bestehenden Fahrpreise für combinirte Züge in dieser Relation werden gleichzeitig aufgehoben.

Wien, am 15. October 1896. [758]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Melnik-Mšeno.

(Im Betriebe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.)

Tarif für den Personen- und Frachtenverkehr.

Vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Gebührentarif für Personen, Gepäck, Eilgut und Frachtenverkehr in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 30 Kreuzer (= 60 Heller) bezogen werden.

Wien, am 13. October 1896. [759]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Melnik-Mšeno.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif.

Mit 15. November 1896, für Frachterhöhungen mit 1. December 1896 tritt der Nachtrag I zum Elbe-Umschlagstarif für Rumänien in Kraft.

Derselbe enthält die Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Constantza, die Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Fleisch, die Aenderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen etc.), Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock, Galatz-Dock und Constantza-Hafen, schliesslich Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 10 kr. = 20 Pfg. = 20 Ctms. bezogen werden.

Wien, am 17. October 1896. [760]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

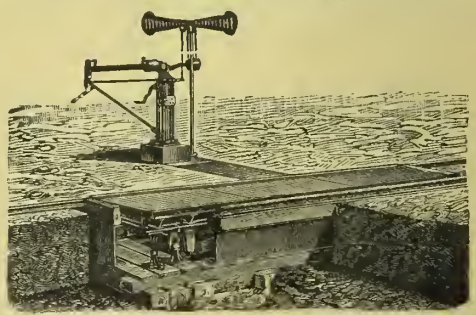
Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Auflassung des Localbahnzuschlages für Holztransporte von Haltestellen der Localbahn Erlangen-Gräfenberg.) Für Stamm-, Gruben- und Brennholztransporte in Wagenladungen ab den Haltestellen Brand, Steinbach bei Brand, Neunkirchen am Brand, Dornitz und Uttenreuth der Localbahn Erlangen-Gräfenberg wurde der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg bis zum 30. September 1897 aufgelassen.

— (Auflassung des Localbahnzuschlages für Steintransporte auf der Localbahn Passau-Freyung.) Auf der Localbahn Passau-Freyung wurde der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg

a) für unbearbeitete Bruchsteine in Wagenladungen allgemein,
b) für bearbeitete Granit-, Bau- und Pflastersteine des Specialtarifes III und des Ausnahmetarifes Nr. 3

bei Sendungen nach Passau loco aufgelassen.

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechnng, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1596	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	L o h e	Prevali	Schönstein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Interne Tarife der Südbahn-Gesellschaft und der Cilli-Wöllaner Localbahn	104 Heller	60 Heller	44 Heller	Im Kartirungswege		
1597	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Thon	Cilli und vice versa	Sachsenfeld	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	9 kr. incl. Mgb.	6 kr. incl. Mgb.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1598	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Thonelserstein	Wöllan	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. anf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	13 kr. incl. Mgb.	10 kr. incl. Mgb.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1599	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Thiere, todte, Geflügel und Stechvieh (excl. Wildpret) als Frachtgut	C i l l i	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf a. P. Schönstein Wöllan	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	V a r i a b e l	8·3 11·8 14·6 18·8 25·8 28·6	V a r i a b e l	Im Kartirungswege		
					Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf a. P. Schönstein Wöllan	Für Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				7·4 10·4 12·8 16·4 22·4 24·8				
					Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf a. P. Schönstein Wöllan	Für Quantitäten von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				6·5 9·0 11·0 14·0 19·0 21·0 kr. incins. Mgb.				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1600	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Häute und Felle aller Art	Cilli	Schönstein	Für Sendungen in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	31	20	11	Im Kartirungswege		
			Leder	Schönstein	Cilli				31 kr.	20 incl. Mgb.	11 kr.			
1601	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Rob-Telegraphensäulen	Cilli	St. Peter im Sannthale	Bis zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; über eine Wagenlänge bis zu zwei Wagenlängen bei Zahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 15.000 kg. Das Aufladen der Rob-Telegraphensäulen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	12	6	6	Im Kartirungswege		
				Sachsenfeld					9	5	4			
				Hollenstein-Frasslau					9	5	4			
				Ritzdorf a. P.					11	5	6			
				Schönstein					16	8	8			
				Wöllan					19 kr.	10 incl. Mgh.	9 kr.			
1602	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Für Heu- und Strohsendungen, in Ballen gepresst, gelangen im Verkehre auf der Cilli-Wöllaner Bahn die Gebühren der Wagenladungsclasse bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief ab 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, auch dann zur Berechnung, wenn die Verladung in zwei Wagen, wovon der eine der Serie K oder J—n angehört oder in zwei Wagen der Serie K erfolgt. Werden in zwei Wagen weniger als 10 Tonnen verladen, so wird gleichwohl die Fracht für 10.000 kg eingehoben. Eine Ausnahme tritt ein, wenn zwei Wagen der Serie J—n verwendet werden, für welche die Fracht für mindestens 14.000 kg per Sendung zu einem Frachtbriefe ebenfalls unter Zugrundelegung der vorstehenden Berechnungsweise eingehoben wird. Werden endlich Wagen der Serie K—l oder K—e verwendet, so kommen vorerwähnte Wagenladungssätze bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro jeden derlei verwendeten Wagen der Serie K—l oder K—e zur Anwendung. — Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien durch ihre Organe besorgen zu lassen oder hiefür die tarifmässige Auf- und Abladegebühr zu entrichten. Ein Recht, diese Ladeweise zu beanspruchen, steht jedoch den Parteien nicht zu.													
1603	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische (exclusive der für Regiezwecke der Südbahn bestimmten Kohle)	Skalis	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Die Transporte müssen mit directen Frachtbriefen nach über Cilli hinaus gelegenen Stationen der Südbahn und deren Anschlussbahnen bestimmt sein. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	13	10	3	Im Kartirungswege		
				Sachsenfeld					5 kr.	4 incl. Mgh.	1 kr.			
1604	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Holzkohle und Briquetts	St. Peter i. S.	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Das Aufladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	12	6	6	Im Kartirungswege		
				Ritzdorf a. P.					18	8	10			
				Skalis					26	10	16			
				Schönstein					24 kr.	10 incl. Mgb.	14 kr.			
1605	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Baumwolle	Cilli	St. Peter i. S.	Für Sendungen in jedem Gewichte. Bei Verzichtleistung auf jede Aebsverfrachtung Seitens der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15	6	9	Im Kartirungswege		
			Baumwollgarne und Abfälle	St. Peter i. S.	Cilli				15 kr.	6 incl. Mgb.	9 kr.			

Fortlaufende Nummer	1606	1607	1608	1609	1610
Die Publication erfolgt von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schnittholz, auch über Wageulänge	Brennholz, Schleifholz, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Grubenbölzer, Schwartlinge und Hopfenstangen, dann für Ziegel, Steine, rohe, Kalk, Kalksteine, Schotter, Dünger und Düngemittel aller Art, Knochen, ungebrannt, Lobe und Rinden aller Art, ferner Erden der Pos. 20 und Erdfarben der Pos. 22 des Tarifes, Theil I	Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, Bau- und Werkholz, nicht über eine Wageulänge, dann Schwellen, Fassböden, Fassdauben und Schindeln	Langholz	Thonwaaren
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ritzdorf a. P. St. Peter i. S.	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Sachsenfeld St. Peter im Sanuthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf a. P. Schönstein Wöllau	Sachsenfeld St. Peter im Sanuthale Heilenstein-Frasslau Wöllan	Sachsenfeld
nach	Triest S.B. und Fiume	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Cilli	Cilli	Cilli
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief	Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	In jedem Gewichte
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung	Localtarife	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Variabel	kr. incl. Mgb. 27 24 18 15 12 9	Variabel	kr. incl. Mgb. 11 kr.
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Frachtsätze des Ausnahmetarifes bezw. des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan Heller 116 122 bezw. incl. ungar. Steuer		13 12 9 7 6 5	fl. 13.— fl. 7.— fl. 6.— pro Wagen für jeden beladenen Wagen und fl. 3.— für jeden nur als Schutzwagen eingeschobenen Wagen	6 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Variabel		kr. 14 12 9 8 6 4	Variabel	5 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1611	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Eisen und Eisenwaaren aller Art	Wöllan	Sachsenfeld	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Kreuzer			Im Kartirungswege		*) Bei Verzichtleistung auf jede Achsverfrachtung Seitens der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei
									27	19	8			
					Cilli *)				34	20 *)	14			
									inclus. Mgb.					
1612	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische	Skalis	Schönstein	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	5 kr. incl. Mgb.	3 kr. incl. Mgb.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1613	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Obst, Nüsse, Kastanien	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I a des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Kartoffeln											
			Leer retourgehende Wein-, Bier-, Petroleum- und Oelfässer							Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan				
			Getreide, Mahlproducte (aus Getreide), Salz, Eisen und Eisenwaaren aller Art	a) Cilli b) Sachsenfeld c) St. Peter i. S.	Cilli Sachsenfeld St. Peter i. S. Heilenstein-Frasslau Ritzdorf a. P. Schönstein Skalis Wöllan	In jedem Gewichte			a) h) c)	a) h) c)	a) b) c)			
									— 11 15	— 9 12	— 2 3			
									11 — 10	6 — 9	5 — 1			
									15 10 —	12 9 —	3 1 —			
									18 11 10	15 9 9	3 2 1			
									23 16 13	18 13 11	5 3 2			
									31 24 20	22 19 16	9 5 4			
									— 27 23	— 19 16	— 8 7			
									34 27 24	22 19 16	12 8 8			
									Kreuzer inclus. Mgb.					

Fortlaufende Nummer	1614	1615
	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Materialien zum Baue eines Elektricitätswerkes in Laibach bei frachtgutmässiger Beförderung	Ziegel der Position Z—1 des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen österreichischen Südbahnstationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	L a i b a c h S. B.	Wien (Matzleinsdorf) transit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Sendungen müssen an den Magistrat der Landeshauptstadt Laibach adressirt sein und von den Organen dieses Magistrates bezogen werden	Einhaltung der Bestimmungen des Gebührentarifes für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig vom 1. Mai 1894. Sendungen müssen nach Südbahnstationen, welche mindestens 175 km von Wien entfernt sind, zur Expedition gelangen. Aufladen durch die Partei
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Das Zugeständniss wird gemacht Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	L o c a l t a r i f	Gebührentarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig vom 1. Mai 1894
Das Zugeständniss wird gemacht Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n	10 Heller
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen auf Grund der Gebührenberechnungstabellen des Localtarifes mit der Beschränkung auf einen Durchlauf von mindestens 40 km und mit der weiteren Massgabe, dass bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für mindestens 10.000 kg des verwendeten Wagens erfolgt, ein Einheitssatz von 0·26 Hellern pro 100 kg und 1 km und bei Sendungen in geringeren Quantitäten ein solcher von 0·32 Hellern pro 100 kg und 1 km resultiren muss	7 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	V e r s c h i e d e n	3 Heller
Art der Durchführung	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen die Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	Bei Anwendung eines im Anhange zum Localtarife oder sonst im Publicationswege bestehenden ermässigten Frachtsatzes wird nur die Differenz zwischen dem 50 percentigen Nachlasse von den Frachtsätzen laut Gebührenberechnungtabelle und dem betreffenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet	Der Nachlass wird nur von der Theilstrecke Hetzendorf-Grenze—Matzleinsdorf getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1616	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 b 6 a des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Borobradek	Schandau	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 a, bezw. 6 b gültigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. November 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Besteht bis jetzt kein directer Frachtsatz	72 Pfg.	74 Pfg.	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
1617	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Backsteine aus Position Z—1, feuerfester Mörtel aus Pos. M—30 der Waarenclassification im Tarife, Theil I	Zliv	Kroupach	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	114·3 kr.		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf ihre eigenen Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgen zu lassen
1618	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohlenbriquetts	Segen Gottes	Vöslau-Gainfarn	Aufgabe in ganzen Wageuladungen; Aufrechthaltung der für Kohlenbriquetts bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	43 kr.	33·5 kr.	9·5 kr.	Im Kartirungswege		
1619	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Csány	Gödinglocо	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Heller			Im Kartirungswege			Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Gödinglmittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Csány				234	222	12			
					Legenye-Mihály				238	226	12			
					Nagy-Mihály				246	234	12			
					Pátroha				242	230	12			
					Sárospatak				234	222	12			
					Sátoralja-Ujhely				236	224	12			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1620	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Zuckerrüben	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu - Bur Szt. György, Nagy-Lévard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	G ö d i n g	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		Werden zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen mit einem Ladegewichte von 12.500 kg oder darüber verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11.200 kg pro Wagen
1621	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Eilgüter	Rohrbach I.M. transito	Gross-Seelowitz	Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Einhaltung der für die bezüglichen Eil- und Frachtgütersendungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarife	Verschieden	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut in geringeren Mengen als in ganzen Wagenladungen							8 kr.				
			3. Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen						3 kr.	5 kr.				
			bezw. vice versa											
1622	**Böhmischen Nordbahn**		Hörner, Klauen, Hufe	Georgswalde-Ebersbach	Nixdorf	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	17·1 kr.	10 kr.	7·1 kr.	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
41	116 vom 3. October 1895	1437	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Zuckerrüben	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto u. Stomfa)	Göding	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication	An Stelle der hiermit zur Aufhebung gelangenden Frachtsätze treten die in diesem Verordnungs-Blatte für die gleichen Artikel und dieselben Relationen verlautbarten Frachtsätze in Kraft
					Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)		

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn an **Petroleum** im Umfange von circa 40.000 kg für die Zeit bis Ende December 1897 sicherzustellen.

Die auf die Lieferung des ganzen, vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen 50 Kreuzer-Stempelmarke zu versehen ist, bis zum **2. November 1896, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directions-Abtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen werden.

Wien, am 12. October 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn an **Eichen- und weichem Schnittmateriale** für die Zeit bis Ende December 1897 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf circa:

130 m³ Eichenschnittmateriale, gesäumt,
70 m³ „ ungesäumt,
1295 m³ weiches Schnittmateriale, gesäumt, aus Fichte und Tanne,
520 m³ „ „ „ „ Kiefer, und
47 m³ „ „ aus Lärche, ungesäumt.

Die auf die Lieferung des ganzen, vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. versehen ist, bis zum **2. November 1896, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn — Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst — einzusenden.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Dimensionsverzeichnisse und Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directions-Abtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen, resp. in Empfang genommen werden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen und in die Dimensionsverzeichnisse einzuzeichnen.

Wien, am 12. October 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

Am **12. November 1896, Vormittags 11 Uhr,** findet in **Wien, I. Mölkerbastei Nr. 5, 1. Stock,** die

fünfte ausserordentliche Generalversammlung

statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Beschlussfassung über die Liquidation der Gesellschaft und Festsetzung der Liquidationsmodalitäten (cfr. §43 der Statuten).
2. Neuwahl des Verwaltungsausschusses.
3. Ermächtigung des Verwaltungsausschusses, beziehungsweise des Directionsrathes, eventuell der Liquidatoren, nach Eintritt der erforderlichen Voraussetzungen weitere Hinauszahlung an die Certificatbesitzer zu bewirken.

Jene P. T. Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Actien (Emission 1894) spätestens am **7. November 1896** (cfr. § 28 der Statuten) bei der **Unionbank in Wien** gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, den 13. October 1896.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das III. Quartal 1896 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 121. Wien, 22. October 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Europäische Donau-Commission. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Am 15. October 1896 hat die Commission für Verkehrsanlagen in Wien unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Sectionschefs Dr. Ritter von Wittek eine Vollversammlung abgehalten, in welcher zunächst das von der Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegte Detailproject für die Wasserbeschaffungs-Anlage in der Station Heiligenstadt genehmigt wurde.

Das genehmigte Project wird nunmehr dem k. k. Eisenbahnministerium mit dem Ersuchen um Anordnung der politischen Begehungs- und Enteignungsverhandlung vorgelegt werden. Ebenso hat die Commission sich mit der beantragten Vergebung der Ausführung dieser mit 115.000 fl. veranschlagten Anlage theils im Wege öffentlicher Offertausschreibung, theils durch Uebertragung an eine Specialfirma einverstanden erklärt.

Weiter wurde beschlossen, das Anbot des Jubiläumstheater-Vereines wegen Ankauf von Grundflächen der ehemals Elterlein'schen Realität vor der Hernalserlinie im Ausmasse von beiläufig 779·75 Quadratmeter (Baustelle), dann von beiläufig 1047 Quadratmeter (Strassengrund) anzunehmen, wobei der Kaufpreis mit Rücksicht auf den löblichen Zweck des Unternehmens nur mit einem Betrage bemessen wurde, welcher den durch die Erwerbung obiger Realität erwachsenen Selbstkosten der Commission entspricht.

Das k. k. Eisenbahnministerium hatte gleichwie der Gemeinde Wien so auch der Commission die Projecte der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen für den Ausbau normalspuriger, mit Dampf zu betreibender Ergänzungslinien zur Begutachtung übermittelt. Dieselben umfassen:

1. eine Abzweigung von der in Betrieb stehenden Linie Wien—Neudorf von deren Frachtenbahnhofe nächst der Südbahnstation Matzleinsdorf zum Gumpendorfer Schlachthause;
2. eine Fortsetzung der Linie Wien—Neudorf von der Personen-Endstation nächst der ehemaligen Matzleinsdorferlinie zum Centralviehmarkte in Simmering mit Anschluss an die bestehende Schlachthausbahn;
3. eine von der Endstation der Linie 2 abzweigende Verbindung zum St. Marxer Schlachthause.

Auf Grund des in dieser Angelegenheit erstatteten eingehenden Referates, dessen Anträge von dem technischen Ausschusse der Commission befürwortet wurden, beschloss dieselbe, die abverlangte Aeusserung dahin abzugeben, dass ihrerseits gegen die projectirten Anlagen keinerlei Einwendungen erhoben werden, sofern die Theilstrecken von km 0·3 bis km 0·5 der Abzweigung von der Linie Wien—Neudorf zum Gumpendorfer Schlachthause und die Theilstrecke km 1·838 bis km 2 der Fortsetzung der Linie Wien—Neudorf zum Centralviehmarkte in Simmering nur als Provisorien zur Ausführung gelangen, die beim dereinstigen Ausbau der Gürtellinie der Stadtbahn in dieser Strecke auf Kosten der Localbahnunternehmung zu entfernen und im Einvernehmen mit der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, respective der Staatseisenbahn-Verwaltung umzulegen sein werden.

Eine Mittheilung des Wiener Magistrates über den vom Wiener Gemeinderathe am 6. October 1896 gefassten Beschluss, den rechtsseitigen Hauptsammelcanal vorläufig nur in der Strecke vom Hauptzollamtsbahnhofe bis zur Invalidengasse auszuführen, bot der Commission Anlass, an die Gemeinde Wien das Ersuchen zu richten, in Abänderung des Gemeinderathsbeschlusses die Arbeiten am rechtsseitigen Hauptsammelcanale wenigstens in der Strecke vom Hauptzollamtsbahnhofe bis zum Wiener Donaucanale (Sophienbrücke) mit Rücksicht auf die dadurch bedingte Entwässerung des tiefliegenden Bauterrains des obigen Bahnhofes, wie auch die Ableitung des Hochwassers aus dem Wiener-Neustädter Canale unverweilt zur Ausführung bringen zu wollen.

Endlich hat die Commission in Angelegenheit der Frage, welche Massnahmen angesichts der in letzter Zeit wahrgenommenen übermässigen Preisaufschläge der Offerenten, namentlich gegenüber etwaigen

Coalitionsversuchen der grossen Bauunternehmer, zu ergreifen wären, den Bericht des zur Berathung des Gegenstandes in der letzten Plenarsitzung eingesetzten Comité zur Kenntniss genommen und sich unter der Voraussetzung der Zustimmung des Stadtrathes damit einverstanden erklärt, dass auf Grund der von diesem Comité revidirten Vertragsbedingnisse sofort eine neuerliche, und zwar allgemeine öffentliche Ausschreibung der Arbeiten vorgenommen werde. In Erwägung der Gefahr namhafter Ueberschreitungen der Kostenvoranschläge, wie dies bei stricter Festhaltung des bisher stets geübten Vorganges, Offertausschreibungen auf das Inland zu beschränken, im Falle ungerechtfertigter Preisanforderungen Seitens der hiedurch factisch ausser Concurrenz gestellten inländischen Offerenten geschehen könnte, beschloss die Commission, der obigen Zustimmungserklärung den Zusatz beizufügen, es sei bei der Offertausschreibung ausdrücklich hervorzuheben, dass auch ausländische Offerenten sich an der Offertverhandlung betheiligen können.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1896.

II.

Den technischen Dienst anlangend, constatirt der Bericht des berathenden Ingenieurs, den die Commission gelegentlich der Inspectionsreise nach Sulina entgegennahm, dass die Bauten der Commission seit deren Besichtigung im Vorjahre keinerlei Beschädigung erlitten haben, und dass auch der Zustand des Nord- und Süddammes bei Sulina niemals ein so guter gewesen sei wie gegenwärtig. Dank des guten Wetters, welches nahezu das ganze Jahr im Schwarzen Meere herrschte, habe sich auch die Erhaltung dieser Dämme sehr einfach gestaltet. Auch die Instandhaltung der Bauten im Flussbette nahm ungeachtet der grossen Frühjahrshochwässer wenig in Anspruch. Dagegen verursachte die Eröffnung der neuen Durchstiche mehrfache grössere oder geringere Aenderungen in der Richtung und Geschwindigkeit der Strömung und dadurch weitere Bewegungen im Flussbette insbesondere an den Stellen, wo selbes abwechselnd aus weichem und hartem Materiale zusammengesetzt ist, wie beispielsweise ober- und unterhalb des grossen Durchstiches. Dies, sowie die Nachwirkungen der Hochwässer nöthigten zu umfangreichen Baggerungen im Strome, durch die insgesammt 163.990 m^3 ausgehoben wurden.

An neuen Arbeiten ist die Fortsetzung der Baggerungen zwischen dem Nord- und dem Süddamme bis zur Erreichung der Tiefe von 24′ auf eine Breite von 300′ durch Aushebung von 75.394 m angeschwemmten Materiales, sowie die Baggerung von 206.041 m^3 ausserhalb der Dämme hervorzuheben, durch welche eine Fahrstrasse in der Richtung nach Nordost in einer Länge von 3000′, einer mittleren Breite von 600′ und einer Tiefe geschaffen wurde, welche der Schiffahrt 24′ sichert. Auch der Fortschritt in den Arbeiten am neuen Durchstiche zwischen dem 31. und dem 37. Meilensteine war ein recht erfreulicher, indem nicht weniger als 1,494.296 Kubikmeter Erde ausgehoben wurden. Zusammen mit der 1894 ausgehobenen Erdmasse von 1,130.159 m^3 gibt di s 2,624 455 m^3, so dass von der Gesammtsumme der Erdbewegung per 4.179.482 m^3 nur mehr 1,555.027 Kubikmeter verbleiben. Im Jahre 1897, nach Eintritt des Niederwassers, wird daher dieser Durchstich voraussichtlich dem Verkehre übergeben werden können, und ist dank der günstigen Terraingestaltung alle Hoffnung vorhanden, dass der Voranschlag für diesen Bau nicht überschritten wird.

Betreffs der Finanzlage der Commission berichtete der mit der einschlägigen Geschäftsführung in erster Linie betraute Delegirte, dass an Schiffahrtsgebühren in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. April 1896 412.988·59 Frcs., somit gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um 140.478·04 Frcs. mehr eingegangen sind. Die Spitals-, Aich- und Lootsengebühren mit 926 Frcs., die Zinsen, fälligen Coupons, den Wechslergewinn etc. per 23.177·33 Frcs. und den Vortrag aus dem Vorjahre von 811.543·42 Frcs. hinzugerechnet, ergibt sich somit zu dem bezeichneten Zeitpunkte eine Einnahmensumme von 1,248.635·34 Frcs., der an Ausgaben 761.591·87 Frcs. gegenüberstehen. Es verblieb sonach ein Ueberschuss von 487.043·47 Frcs., wovon 1462 Frcs. vorübergehend in Effecten angelegt, 2300·76 Francs bei der Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien, 39.342·75 Frcs. bei Barclay Bevan & Comp. in London, 3092·49 Frcs. bei J. Fluri-Herard in Paris und 131.303·22 Frcs. bei der Deutschen Bank in Berlin erliegen und 309.542·25 Frcs. die Cassenbestände in Sulina und Galatz bilden. Das Erforderniss der Commission für das laufende Jahr wurde endgiltig mit 2,842.543 Frcs. in den Einnahmen und 2,414.145 Frcs. in den Ausgaben festgestellt, was einen zu erwartenden Ueberschuss von 428.398 Frcs. ergibt.

Das nautische Handbuch für den Lootsendienst, dessen Herausgabe die Commission in der Sitzung vom 12. November 1891 beschlossen hat, ist zu Beginn des Jahres in französischer, englischer, italienischer, rumänischer und türkischer Sprache im Druck erschienen und an alle Lootsen und Lootseneleven vertheilt worden. Ferner beschloss die Commission die Neuauflage des Reglements für die Schiffahrt und Polizei an der untersten Donau in französischer, englischer, italienischer, rumänischer, russischer, türkischer, deutscher und griechischer Sprache und bewilligte hiefür einen Credit von 3000 Frcs.

Eine Verspätung von 66 Stunden, welche der Postdampfer „Russ“ der russischen Schwarzen Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zufolge eines am 22. und 23. November 1895 auf der Donau zwischen Hirsova und Nicopoli eingetretenen Nebels erlitt, veranlasste die Commission nach längerer Debatte zu dem Beschlusse, künftighin auch jene Verspätungen, welche die Postdampfer zufolge Unwetters oder Unfälle an der Maschine auf der Strecke oberhalb Braila erleiden, als Fälle höherer Gewalt anzusehen und demzufolge in diesen Fällen von der Verpflichtung zur Zahlung der vollen tarifmässigen Schiffahrtsgebühren abzusehen, vielmehr die den Postdampfern bei Einhaltung ihres Itinerärs zugestandene 60percentige Gebührenermässigung zu belassen.

Die Frage der unentgeltlichen Beförderung der im Dienste reisenden Lootsen der Commission, für welche bisher — die Postdampfer ausgenommen — nur gewohnheitsrechtliche Bestimmungen massgebend waren, wurde nach einer ziemlich ausgedehnten Debatte dahin geregelt, dass fortan alle Schiffe verpflichtet sind, die unentgeltliche Fahrt ohne Verpflegung einem im Dienste fahrenden und sich hierüber ordnungsgemäss ausweisenden Lootsen der Commission zu gewähren.

In diesem Sinne wurde auch ein Zusatz zu Artikel 5 des Schiffahrts- und Polizeireglements für die unterste Donau beschlossen. Ebenso wurde die Nothwendigkeit einer Aenderung der Bestimmungen über die Remorque anerkannt und das Executivcomité der Commission beauftragt, einen diesbezüglichen Entwurf auszuarbeiten und der nächsten Plenarsession vorzulegen.

Im Sinne der vom deutschen Delegirten gestellten Anträge wurde ferner Artikel 13 des Reglements für das Verfahren des Schiffahrts-Inspectors und Artikel 13 des Reglements für das Verfahren vor dem Hafencapitän von Sulina in einer Weise geändert, welche keinen Zweifel darüber aufkommen lässt, dass die Zeugen allein und nicht auch die an einem Falle betheiligten Schiffsführer und Lootsen zur Eidesleistung verpflichtet sind. Die beiden Bestimmungen werden fortan folgenden Wortlaut haben: a) Artikel 13 der ersteren Instruction: „Die Zeugen sind stets zu beeidigen, wofern hievon nicht mit Rücksicht auf ihr Alter, ihre Geistesschwäche, ihre Verwandtschaft mit den Uebertretern, ihre Betheiligung an der in Verhandlung stehenden Angelegenheit oder aus höheren Rücksichten Umgang genommen wird. Der Schiffahrts-Inspector oder in dessen Verhinderung sein Gehilfe sind allein zur Abnahme des Eides berechtigt.“ Artikel 13 der Instruction für den Hafencapitän von Sulina ist in Absatz 1 gleichlautend mit der erstbezogenen Bestimmung. Absatz 2 und 3 lauten wie folgt: „Der Hafencapitän ist allein zur Abnahme des Eides ermächtigt und nicht berechtigt, irgend jemand diese Befugniss zu übertragen. In jenen Fällen, in denen der Kanzler des Hafencapitanates mit den vollen Befugnissen des Hafencapitäns durch ausdrückliche Delegation der Europäischen Commission gemäss § 3 der Instruction für den Hafencapitän betraut ist, ist derselbe auch zur Eidesabnahme berechtigt.“

Mit Rücksicht auf die in den letzten Jahren von der Commission beschlossenen Aenderungen in der Organisation des Lootsenwesens ergab sich ferner die Nothwendigkeit, auch die vom Lootsenwesen handelnden §§ 9—18 b der besonderen Instruction für den Schiffahrts-Inspector entsprechend zu stilisiren, was von der Commission ebenfalls veranlasst wurde. Nach diesen Bestimmungen besteht das Lootsencorps, welches zur Führung der Schiffe auf dem Unterlaufe des Flusses bestimmt ist, fortan aus dem Gehilfen des Inspectors, der unter Oberaufsicht des Schiffahrts-Inspectors mit der Leitung des ganzen Dienstes betraut ist, aus vier Lootsenagenten zu Sulina, Tultscha, Galatz und Braila, aus 38 Lootsen zur Führung der Dampfboote und den denselben beigegebenen sieben Lootseneleven, endlich aus 30 Lootsen zur Führung der Segelschiffe, Flösse und Holzzüge und den denselben beigegebenen fünf Lootseneleven. Nur diese patentirten Lootsen sind zur Ausübung des Zwangslootsendienstes zwischen Braila und Sulina ermächtigt. Die Commission beschloss auch den Ankauf eines neuen Inspectionsdampfers und bewilligte hiefür einen Betrag von 75.000 Frcs. Ebenso nahm dieselbe, wie in jeder Session, eine Reihe von Ernennungen, Gehaltsvorrückungen und sonstigen Personalverfügungen vor.

Nach Erschöpfung der Tagesordnung wurde die Session am 30. Mai durch den Vorsitzenden für geschlossen erklärt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Veranda beim Wächterhause Nr. 83.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung einer Veranda beim Wächterhause Nr. 83 (Haltestelle Niemtschitz) der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4861/IV.]

— (Bauconsensertheilung für Bauherstellungen in Prag.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Adaptirungen an der Ankunftsseite des Aufnahmsgebäudes in Prag behufs Vergrösserung des Eilgutmagazins und der Einrichtung von Toiletten im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5588/IV.]

— (Linie Brünn—Tischnowitz: Bauherstellungen in der Haltestelle Obrowitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project, betreffend die Erbreiterung und Verlängerung des Erdperrons in der Haltestelle Obrowitz, sowie über die Beleuchtung der Haltestelle durch eine Wand- und eine Säulenlaterne und über die Abfriedung der Anlage gegen die Böschung, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5008/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Strassenbrückenwaage in Gurein.) Die k. k. Statthalterei Brünn hat den Bauconsens für eine durch die Tischnowitzer Zuckerfabriks-Actiengesellschaft in der Station Gurein der Localbahn Brünn-Tischnowitz herzustellende Strassenbrückenwaage im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5602/IV.

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Herstellungen in Tinisecht.) Folgende Herstellungen in der Station Tinischt wurden zur Ausführung genehmigt: Die Aufstellung von acht Stück Laternen zur Beleuchtung der Wegübersetzungen und der Zufahrtsstrasse zum Aufnahmsgebäude, dann die Herstellung eines 3 m breiten Ueberganges im Niveau der Geleise für Fussgänger zur Abkürzung des Weges vom Aufnahmsgebäude zum Frachtenmagazine, ferner die Herstellung einer Zugbarrière in Verbindung mit einem doppelarmigen Semaphorsignale zur Sicherung dieses Wegüberganges, und schliesslich die theilweise Neuherstellung und theilweise Verlegung der Einfriedung. [E.-M.-Z. 2274/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a. L.: Erweiterung der Geleiseanlagen in Schwechat-Kledering: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Schwechat-Kledering der Linie Wien—Bruck a. L. der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5195/IV.

— (Bauconsensertheilung für die Geleisevermehrung bei der Schleppbahn der Rohatetz-Bisenzer Zuckerfabrik.) Die k. k. Statthalterei Brünn hat den Bauconsens für die projectirte Geleisevermehrung bei der Schleppbahnanlage in der Rohatetz-Bisenzer Zuckerfabrik des Rudolf Auspitz & Co. in Bisenz ertheilt. [E.-M.-Z. 5947/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauconsensertheilung für die Werkstättenanlage in Nimburg.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Werkstättenanlage in der Station Nimburg der Linie Wien—Tetschen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5587/IV.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Reichenberg: Erweiterung der Station Josefstadt-Jaroměř.) Das Project für die Erweiterung und Umgestaltung der Geleiseanlage, dann für die Aufstellung eines neuen Wasserkrahnes sammt Verlängerung der Stationswasserleitung vor dem Heizhause und für die Vermehrung der Lagerplätze für Regiekohle in der Station Josefstadt—Jaroměř wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4304/IV.]

— (Vergrösserung der Verladerampe und Umgestaltung der Geleiseanlagen in Königinhof: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über Vergrösserung der Verladerampe nebst Geleiseumgestaltung in der Station Königinhof der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2598/I.]

Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach. (Variante km 0·0—20·255: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 0·0—20·255 der Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 9644/I.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Hochbaupläne.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Hochbaupläne für die Localbahn Teplitz-Reichenberg wurden principiell gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde dieselben im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu genehmigen. [E.-M.-Z. 3534/IV.]

Schleppbahn von Branik-Hodkowička zur Cementfabrik in Podol. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Kgl. Weinberge hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes für die Schleppbahn von Branik-Hodkowička der Localbahn Nusle-Modřan zu der Cementfabrik in Podol bei Prag auf den 27. und 28. October anberaumt. [E.-M.-Z. 11.949.]

Schleppbahn von der Station Karlsberg nach Putna. (Bauconsensertheilung.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der in der Zeit vom 22 bis 30. Juni durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission, einschliesslich der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung wegen Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der projectirten normalspurigen Schleppbahn von der Station Karlsberg der zu erbauenden Localbahn Radautz-Frassin nach Putna hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 6857/I.]

Elektrische Bahn Linz-Urfahr und Urfahr-Pöstlingberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich der Detailprojecte:

1. für die Umwandlung der Pferdebahn Linz-Urfahr, d. i. vom Staatsbahnhofe in Linz zum Mühlkreisbahnhofe in Urfahr in eine elektrische Bahn, und
2. für eine elektrisch zu betreibende Adhäsionsbahn vom Mühlkreisbahnhofe in Urfahr auf den Gipfel des Pöstlingberges

anberaumt. [E.-M.-Z. 11.973/I.]

Ausland.

Preussen. (Einstellung des Verkehres auf der Feldbahn Wernshausen-Brotterode.) Der Betrieb auf der von der Station Wernshausen (Directionsbezirk Erfurt) abzweigenden schmalspurigen Feldbahn nach Brotterode ist für den Güterverkehr am 22. September und für den Personenverkehr am 30. September eingestellt worden.

Italien. (Elektrische Tramwaylinien in Turin.) Das Municipium von Turin und die Vertreter der belgischen Bauunternehmung Jakob und Gruslin haben einen Vertrag wegen Baues mehrerer elektrischer Linien in Turin abgeschlossen. Die Unternehmung hat sich verpflichtet, die Linien „Dei Viali", „Barriera di Nizza" und „Ponte Isabella" bis 31. März 1898 und alle übrigen Linien bis zum 31. December 1899 fertig zu stellen. Die elektrische Leitung wird längs der Strassen oberirdisch, längs der Plätze unterirdisch laufen.

— (Eisenbahn Alessandria-Ovada.) Das von dem Ingenieur Oneto aufgestellte Project für eine Eisenbahn (Localbahn) von Alessandria über Predosa, Capriata, Castellazzo, Castelspina, Sezze, Castelferro nach Ovada hat die Genehmigung des Oberen Rathes für öffentliche Arbeiten erhalten, und erübrigt zum Beginne der Ausführung nur die Einhebung der bereits votirten Beiträge der Gemeinden und der Provinz.

— (Laurentinische Eisenbahn.) Der vom Ministerium für öffentliche Arbeiten mit der Unternehmung Muratori, Carocci & Dr. Siciliani abgeschlossene Vertrag wegen Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Rom nach Laurento ist vor Kurzem annullirt worden.

— (Verkehr mit Lebensmitteln zwischen Sardinien und dem Festlande.) Die Verwaltnug der sardischen Eisenbahnen hat mit einem Vertreter der Allgemeinen italienischen Schiffahrtsgesellschaft die geeigneten Modalitäten festgesetzt, unter welchen künftighin der Lebensmittelverkehr zwischen Sardinien und dem Continent stattfinden soll.

— (Directer Wagenverkehr zwischen Turin und Genua.) Die Mittelmeerbahn hat versuchsweise einen directen Wagenverkehr zwischen Turin und Genua über Acqui mit den Zügen 125 und 45 eingeführt.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn war am 1. Juli folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	43	—	43
Mit vier gekuppelten Rädern . .	511	—	511
Mit sechs gekuppelten Rädern .	494	4	498
Mit acht gekuppelten Rädern . .	178	—	178
Tenderlocomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	59	—	59
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	16	—	16
Verschiebemaschinen	13	—	13
Zusammen . . .	1.314	4	1.318
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen .	56	—	56
Wagen I. Classe	483	10	493
Wagen II. Classe	701	15	716
Gemischte I. und II. Classe . .	435	12	447
Gemischte Wagen mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.605	43	1.648
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe . . .	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Zusammen . . .	3.686	80	3.766
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942	10	952
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	90	—	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Für Frachten, gedeckt	3.257	—	3.257
Für Frachten und Vich, gedeckt	9.325	—	9.325
Für Frachten, offen, hochbordig .	6.150	49	6.199
Desgleichen, niederbordig . . .	2.553	—	2.553
Desgleichen mit zerlegbarem Borde	694	—	694
Bordlose	27	—	27
Cisternenwagen	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren . . .	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	49	—	49
Diverse Wagen	46	—	46
Zusammen . . .	22.933	49	22.982

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen war am 30. Juni folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	—	—	—
Mit vier gekuppelten Rädern . . .	46	—	46
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern . . .	17	—	17
Tenderlocomotiven			
Mit vier gekuppelten Rädern . . .	—	—	—
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	12	—	12
Für den Verschiebedienst	8	—	8
Zusammen . . .	156	—	156
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Break-Wagen .	8	—	8
Personenwagen I. Classe	24	—	24
Personenwagen II. Classe	68	—	68
Gemischte Wagen I. und II. Classe	100	—	100
Personenwagen III. Classe	226	—	226
Gemischte Wagen II. und III. Classe	10	—	10
(für den Secundärdienst):			
Personenwagen I. Classe	—	—	—
Personenwagen II. Classe	—	—	—
Gemischte Wagen I. und II. Classe	10	—	10
Personenwagen III. Classe	10	—	10
Zusammen . . .	456	—	456
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Toiletteabtheilung	20	—	20
Zusammen . . .	90	—	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Frachten und Vieh, gedeckt .	1144	—	1144
dto. offen, hochbordige	302	—	302
dto. „ niederbordige	486	—	486
dto. „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
Offene hochbordige à 30 t	10	—	10
„ niederbordige à 30 t . . .	10	—	10
Cisternenwagen	21	—	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Zusammen . . .	2019	—	2019

Spanien. (Belgische Gesellschaft für Nebenbahnen in Andalusien.) Mit einem Grundcapital von 2,001.000 Frcs., eingetheilt in 16.008 Antheilscheine von je 125 Frcs., hat sich, wie die „Z. d. V. D. E.-V." berichtet, für eine Dauer von 30 Jahren in Brüssel die Compagnie belge de chemins de fer vicinaux en Andalousie gebildet. Die in Auflösung begriffene portugiesische Gesellschaft für die Eisenbahn von Puerto de Santa Maria nach Sanlucar de Barrameda in Lissabon überträgt der neuen Gesellschaft die Concession für die genannte Bahn, den bereits gebauten Theil der Linie, die festen und Fahrbetriebsmittel, sowie ihr gesammtes sonstiges Vermögen und erhält dafür von der Belgischen Gesellschaft 16.000 Antheilscheine im Gesammtbetrage von 2,000.000 Frcs., während 8 Antheilscheine von zusammen 1000 Frcs. neu gezeichnet und voll eingezahlt wurden. Die neue Gesellschaft kann andere Eisenbahnen und andere Verkehrsunternehmungen erwerben, bauen und betreiben; ebenso kann sie alle Handels-, gewerblichen und finanziellen Geschäfte, welche die Verwirklichung ihres Gesellschaftszweckes erleichtern können, unternehmen. Das Gesellschaftscapital kann durch Schaffung neuer Antheilscheine vermehrt werden, auch ist der Verwaltungsrath, der aus den Herren du Roy de Blicquy, Neef Orban und Maurice Anspach besteht, schon jetzt ermächtigt, 2000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. zu schaffen und auszugeben, um mit deren Ertrag den Bau zu vollenden, feste und Fahrbetriebsmittel anzuschaffen und ein Betriebscapital zu bilden. Von dem nach Bestreitung der Lasten verbleibenden Reinertrag fliessen zunächst 5 pCt. in die Rücklagen, bis diese die Summe von 200.000 Frcs. erreichen; alsdann wird an die nicht getilgten Antheilscheine ein erster Gewinn von 5 Frcs. gezahlt. Von dem Rest sind a) 50 pCt. zur Auslosung der Antheilscheine und zu deren Rückzahlung zum Preise von 125 Frcs. bestimmt; die getilgten Antheilscheine werden durch Genussscheine ersetzt, welche nur auf den zweiten Gewinn Anspruch haben, aber nach voller Rückzahlung aller Antheilscheine auch an dem ersten Gewinn theilnehmen; b) 20 pCt. werden dem Verwaltungs- und Aufsichtsrath zugebilligt; endlich c) 30 pCt. sind unter alle Antheilscheine gleichmässig zu vertheilen. Wenn es der Betriebsertrag erlaubt, so ist der Betrag der von den Gemeinderäthen von Cadix, Puerto de Santa Maria, Rota, Chipiona und Sanlucar de Barrameda amtlich versprochenen Beihilfen nach Vorwegnahme der gesetzlichen Rücklagen besonders bestimmt: 1. mit 50 pCt. zur Rückzahlung der obengenannten Anleihe, und 2. mit 50 pCt. zur Auslosung und Rückzahlung von Antheilscheinen.

Aegypten. (Eröffnung der elektrischen Tramway in Cairo.) Am 12. August fand die feierliche Eröffnung der elektrischen Tramway in Cairo, der ersten Bahn mit elektrischem Betriebe in Aegypten, statt. Die Concession für dieses Unternehmen wurde im Jahre 1894 einer belgischen Gesellschaft unter der Bedingung ertheilt, dass die Bahn innerhalb zweier Jahre vollendet sein solle. Die Arbeiten wurden im October 1895 begonnen. Das Schienennetz erstreckt sich auf sämmtliche Stadttheile Cairos. Seine Gesammtausdehnung beträgt, die doppelten Geleise und Ausweichlinien eingerechnet, 32 km. Es wurden an Leitungs- und Spanndrähten circa 1000 km Kupfer- und Stahlkabel amerikanischer Provenienz verwendet. Die Zahl der meist eisernen Stutzsäulen für die Leitungsdrähte beläuft sich auf circa 1400 Stück. Die Kessel sind auf Ueberhitzung des Dampfes eingerichtet und arbeiten mit einem Drucke von 11 Atmosphären. Die Speisung derselben besorgen drei, durch Elektromotoren angetriebene Centrifugalpumpen, die aus dem Nil 150 Liter Wasser per Secunde auf eine Höhe von 15 m schaffen. Drei Dampfmaschinen (Tandem-Compound) mit Sulzerischer Ventilsteuerung zu je 300 Pferdekraft und einer Tourenzahl von 120 per Minute besorgen den directen Achsenantrieb der gleichen Anzahl Dynamos (System Thomson-Houston). Der Fahrpark besteht aus 139 Waggons. Die Antriebswagen sind mit je zwei circa 20pferdigen Krafterzeugern versehen. Den Polizeivorschriften gemäss ist die Fahrgeschwindigkeit auf 10 km per Stunde festgesetzt; dieselbe könnte jedoch auch verdoppelt werden. Die Ausführung der ganzen Anlage wurde mit Hilfe von beiläufig 200 europäischen und 500 einheimischen Arbeitern bewerkstelligt. Unter ersteren befand sich auch eine Anzahl österreichischer und ungarischer Staatsangehöriger, von denen nun nach Vollendung des Baues ein Theil in den Betriebsdienst übernommen wird.

Schiffahrt.

Massregeln gegen die Beulenpest in Indien. (Beschluss des Obersten Sanitätsrathes.) In der Sitzung des Obersten Sanitätsrathes vom 17. October berichtete Ministerialrath und Obersanitätsrath Dr. Ritter v. Kusý über die Ausbreitung der Bubonenpest in Asien, insbesondere in Bombay, und über die Massnahmen, welche vom k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Hintanhaltung der Verschleppung dieser Seuche durch den zwischen Triest und Vorderindien bestehenden Schiffsverkehr getroffen wurden.

Die Feststellung dieser Massnahmen erfolgte mit Rücksicht auf die neuesten Forschungen der Wissenschaft, durch welche die Pest als bacilläre Infectionskrankheit mit einer Incubationszeit von 7, in höchst seltenen Fällen bis 15 Tagen erkannt wurde, unter sinngemässer Anwendung jener sanitätspolizeilichen Grundsätze, welche international durch die Dresdener Convention zur Bekämpfung der gleichfalls auf der Invasion von bacillären Mikroorganismen beruhenden Cholera festgesetzt sind. Mit Rücksicht auf die Empfänglichkeit von Ratten und Mäusen für Pestinfection wurden diese Massnahmen auch auf die Unschädlichmachung von derlei etwa durch Schiffe importirten Thieren ausgedehnt. Der Oberste Sanitätsrath sprach seine Zustimmung zu diesen Massnahmen aus und machte auf die dringende Nothwendigkeit aufmerksam, dass nicht blos, wie es bereits der Fall ist, jedem mit Pestgegenden verkehrenden Schiffe ein Arzt als Sanitätsorgan beigegeben werde, sondern auch, dass derselbe hinsichtlich seiner sanitätspolizeilichen Dienstesthätigkeit, seiner Stellung, sowie Enthebung von der Genehmigung der k. k. Seebehörde abhängig gemacht werden müsse, um eine ersprießliche sanitätspolizeiliche Thätigkeit zu sichern.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXIII. Stückes.) Das am 14. October herausgegebene CCXIII. Stück enthält unter

Nr. 2625: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 9. October 1896, Z. 15.512, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2626: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. October 1896, Z. 15.483, betreffend Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Küstenlande.

— (Inhalt des CCXIV. Stückes.) Das am 15. October herausgegebene CCXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2627: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 1. October 1896, Z. 127.285/I, betreffend die Sperre des ganzen Bezirkes Visoko gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenvieh.

Nr. 2628: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 9. October 1896, Z. 21.139 IV, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCXV. Stückes.) Das am 16. October herausgegebene CCXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2629: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 29. September 1896, Z. 25.079 IV, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren bosnisch-herzegowinischen Bezirken.

Nr. 2630: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. October 1896, Z. 17.501/I, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CCXVI. Stückes.) Das am 17. October herausgegebene CCXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2631: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. October 1896, Z. 17.744, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schafen und Schweinen aus den rumänischen Districten Doljiu und Oltu.

Nr. 2632: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 1. October 1896, Z. 128.561/I, betreffend Aufhebung der über das Landgemeindegebiet Kruševljany gegen den Verkehr mit Klauenthieren verhängten Sperre.

Nr. 2633: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 14. October 1896, Z. 28.037, betreffend Viehverkehrsbeschränkungen gegenüber Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2634: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 11. October 1896, Z. 86.865, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCXVII. Stückes.) Das am 19. October herausgegebene CCXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2635: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 14. October 1896, Z. 17.697, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise u. s. w.) Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist der II. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

— (Neuauflage verschiedener Drucksachen des Vereines.) In nächster Zeit wird von der geschäftsführenden Verwaltung die Neuauflage der nachstehend verzeichneten Drucksachen erfolgen: 1. Vereinssatzungen; 2. Vereins-Betriebsreglement; 3. Uebereinkommen zu demselben; 4. Vereins-Wagenübereinkommen; 5. Technische Vereinbarungen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen; 6. Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Localeisenbahnen, und 7. Uebereinkommen, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden: Die Strecke Torontál-Petrovoszelló-Pancsova (27·661 km), welche im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen steht und am 26. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, und das Verbindungsgeleise der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zwischen der donaurechtsuferigen Ringbahn und der Localbahn Budapest-Esztergom (3·360 km), welches am 1. Mai dem Verkehre übergeben wurde.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. fl. 7.50 Silber. — 5 pCt., II. Em., Frcs. 12.50 Gold — 4 pCt. Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. fl. 4.— Silber.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200; Stücke zu Mk. 400 Mk. 8 Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1872, fl. 7.50 Silber. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber. — 4 pCt., steuerfrei, fl. 6.— Silber. — Actien. fl. 5.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, lit. B, fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em., Mk. 10.— Gold. — 4 pCt., Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold. — 3 pCt., Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000, 2000, 1000, 200, Coupons Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Verlosungen.

Am 26. September:

Localbahn Nagy-Belicz—Privigye. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 1. October:

Localbahn Dentschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Silberprioritäten, I. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1897).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Ungarische 4½ pCt. Staatseisenbahn-Silberanleihe v. J. 1889 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Rückzahlungen.

Ab 2. November:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1882 (verlost am 1. August).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em.; 5 pCt. Goldprioritäten II. Em.; 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1890 (verlost am 1. Mai).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. garantirte und ungarantirte Silberprioritäten v. J. 1887 (verlost am 1 August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien I.—IV. Emission; 4 pCt. steuerpflichtige und 4 pCt. steuerfreie Prioritäten (verlost am 1. Mai).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Goldprioritäten; 4 pCt. und 3 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October).

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat auf Grund des § 28 der Statuten der Localbahn Zwittau-Polička im Einvernehmen mit dem Finanzministerium den Generalsecretär des k. k. priv. Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, Dr. Siegfried Werner, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Berichtigung der Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 114 vom 6. October 1896, Seite 1881.

Insoweit durch den mit Giltigkeit vom 1. November 1896 zur Einführung kommenden neuen Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und Schlesien) und der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien in Mähren und Niederösterreich) Tariferhöhungen eintreten, bleiben die derzeit giltigen Frachtsätze bis Ende November 1896 in Wirksamkeit.

Der Verkaufspreis des neuen Tarifes wird auf 90 Heller = 75 Pfennige herabgesetzt.

Wien, am 19. October 1896. [761]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Geflügeltransporte aus Ungarn vom 1. September 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 wird die Station Wimpfen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind zu bilden

	5	10	15	100
	Kilogramm			
durch Anstoss von . Pfg.	6	6	6	32

an die für Heilbronn am Neckar, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, bestehenden Sätze.

Wien, am 19. October 1896. [762]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, Theil VI, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1894.

Die vom 1. Jänner 1894 ab giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, Theil VI, Heft 1 und 2, deren Aufhebung mit 31. October 1896 im Verordnungs-Blatte Nr. 106 vom 17. September 1896 verlautbart wurde, bleiben noch bis 30. November 1896 in Wirksamkeit, nachdem die Einführung der neuen bezüglichen Tarife bis zu diesem Zeitpunkte verschoben wurde.

Wien, am 19. October 1896. [763]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verschiebung des Einführungstermines der Nachträge VI zu Heft 1, VI zu Heft 2, VII zu Heft 3, und V zu Heft 4.

Die angeführten, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 113 vom 3. October 1896 auf den Seiten 1865 und 1866 sub Post [721] verlautbarten Nachträge gelangen nicht am 1. November, sondern am 1. December 1896 zur Einführung.

Die vier Nachträge werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 19. October 1896. [764]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Einbeziehung der Station Perkam in die directen Gütertarife.) Mit Wirksamkeit vom 6. October ist die neueröffnete Station Perkam an Stelle der mit dem 1. October geschlossenen Station Pilling in die directen Gütertarife der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen einbezogen worden. Im Verkehre mit Perkam haben die bisher für Pilling vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze bis auf Weiteres Anwendung zu finden.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und **Schiffahrt**

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 **doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—**
15 „ „ „ **32.—**

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration
Wien I., Wallfischgasse Nr. 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1623	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österreichische Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	Benfeld Bennweier Bollweiler Colmar Dornach Gehweiler Haagen Hagenau Heissenstein Logelbach Lützelhansen Markirch Masmünster Mülhausen Münster Rappoltsweiler Rothau St. Amarin St. Kreuz i. L. Sentheim Türkheim Wesserling	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Aufgabe der Sendungen hat im Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehre zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg 43·36 41·52 39·72 41·18 38·94 40·12 38·20 46·72 40·23 41·35 45·21 43·64 40·68 38·77 42·24 41·91 45·77 40·45 43·48 40·40 41·52 40·62	34·97 32·97 31·22 32·72 30·47 31·59 28·34 38·34 31·72 32·84 35·92 35·09 32·09 30·22 33·72 33·47 37·34 31·97 34·97 31·84 32·97 32·09	8·39 8·55 8·50 8·46 8·47 8·53 9·86 8·38 8·51 8·51 9·29 8·55 8·59 8·55 9·52 8·44 8·43 8·48 8·51 8·56 8·55 8·53	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1624	Südbahn-Gesellschaft		Torfstreu und Torfmull	Laibach S.B.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Sendungen müssen nachweislich nach England zum Exporte gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	44 Heller, bezw. inclusive ungar. Steuer	40 Heller, bezw. inclusive ungar. Steuer	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und die den Export nach England nachweisenden, vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, bezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1625	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Essig der Position E — 37 des Tarifes Theil I	Triest, Fiume und Görz	Stationen der Strecke Avio incl. bis Atzwang incl.	Bestimmungen des nebenbezeichneten directen Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr, gültig vom 20. Juni 1884	Verschieden	Die im nebenbezeichneten Tarife für Wein sub a, b und c ausgewiesenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Verlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1626	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Brenn- und Schnittholz	Donawitz	Leoben S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, bezw. bestehender ermässigter Kartirungssatz	5 kr.	4 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1627	Südbahn-Gesellschaft	Leeben-Vordernberger Eisenbahn	Quarzschiefer	Trofalach	Verdernberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen, widrigenfalls die normalen Tarife zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leeben-Vordernberger Bahn	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1628	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	a) Für die in die Wagenladungsclasse A des Tarifes der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879, rangirenden Güter b) Für die in die Wagenladungsclasse B des vorbezeichneten Tarifes rangirenden Güter, dann für Holzkohle	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, für Sendungen von Stationen der Localbahn Eisenerz-Verdernberg (mit Ausnahme von Vordernberg und Verdernberg-Markt, jedoch einschliesslich für Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn oder nach darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung bei Abfertigung über Vordernberg		**Minimalverfrachtung eines Quantums von 80.000 Tonnen pro Jahr.** Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Eisenbahn durchlaufen, ferner darf für dieselben rücksichtlich der betheiligten Strecken der Localbahn Eisenberg-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·38 kr. ö. W. Noten pro 100 kg und 1 km (die etwaigen Manipulationsgebüren mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Allgemeine Tarife der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879	ad a) 0·5 kr. pro km ad b) 0·4 kr. pro km	ad a) 0·425 kr. pro km ad b) 0·34 kr. pro km	ad a) 0·075 kr. pro km ad b) 0·06 kr. pro km	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Verlage gebracht werden müssen	

Den auf Grund der zugestandenen Einheitssätze entfallenden Frachtgebühren wird eine Manipulationsgebühr nicht zugeschlagen, falls das Auf- und Abladen der Güter auf die und von den Eisenbahnwaggons von der Partei besorgt wird. — Erfolgt das Auf- und Abladen oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die Gebühr von 1 kr. pro 100 kg zur Einhebung gebracht. — Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1629	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Güter der Classe I	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa	Das Anf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Für Eisen und Eisenfabrikate gelangen die ermässigten Sätze der Classe A und B auch dann zur Anwendung, wenn geringere Quantitäten als 10.000 kg pro Frachtbrief zum Transport gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Wiederruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9	7	2	Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.	Gmeingrube und vice versa				9	8	1			
			Güter der Classe A, B, excl. Kohle, mineral., und Coaks	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa				8	5	3			
									7	4	3			
			Kohle mineral., und Coaks						7	3·5	3·5			
			Güter der Classe A	Donawitz	a) Vordernberg b) Gmeingrube und vice versa				a) 11 b) 8	8 5	3 3			
			Güter der Classe B	Donawitz	a) Vordernberg b) Gmeingrube und vice versa				a) 9·4 b) 7	8 5	1·4 2			
			Güter der Classe A	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein und Gmeingrube und vice versa				8	6	2			
			Güter der Classe B	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein und Gmeingrube und vice versa				7	6	1			
1630	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Milch als Eilgut	Trofaiach	Leoben S.B.	Normale Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	22	12	10	Im Kartirungswege		
				Fridauwerk					34	18	16			
			Leere, retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefässe als Eilgut	Leoben S.B.	Trofaiach				22	12	10			
					Fridauwerk				34	18	16			
										kr. excl. Mgb. u. sonstig. Nebengebühren				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1631	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Coaks	Leoben S.B.	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897.	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	kr. 11	kr. 10	kr. 1	Im Kartirungswege		
			Leere, retourgehende Kohlensäcke	Vordernberg	Leoben S.B.	In jedem Gewichte. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			15	8	7			
			Mauer- und Dachziegel, dann Weisskalk	Leoben S.B.	Trofaiach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen			7·4	5	2·4			
					Vordernberg				11	7	4			
			Bruchsteine	Trofaiach	Leoben				7·4	5	2·4			
1632	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schleifholz	Fridauwerk	Leoben transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Anfuhren der Sendungen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Besteht kehor	9 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Die Verladung der Transporte in der Haltestelle Fridauwerk kann nur unter speciellen Bedingungen erfolgen
1633	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Bahn	Bau- und Werkholz, Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, dann Schleifholz bis zu einer Wagenlänge	Vordernberg	Leoben	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Kreuzer 13	10	3	Im Kartirungswege		
				Trofaiach	Leoben				8·5	7	1·5			
				Trofaiach	Donawitz				8	6	2			
				und vice versa										
1634	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Roheisen	Vordernberg	Leoben S.B. transit	Bestimmungen des Specialtarifes für Roheisen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Sendungen müssen mit directen, nach Ullne lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10 Kreuzer	8 Kreuzer	2 Kreuzer	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1635	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erz und Kalk	Vordernberg	Trofaiach	**Bei Expedition per Bahn eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen unter Zulässigkeit der Achsverfrachtung eines jährlichen Maximalquantums von 300 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat in allen Fällen durch die Partei, und zwar innerhalb der im Tarife normirten Frist, veranlasst zu werden, widrigenfalls das in demselben vorgesehene Wagenstandgeld zur Einhebung gelangt	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7	6	1	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, sowie ausserdem bei den in Trofaiach aufgegebenen Gütern gegen die auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in Trofaiach zur Abgabe gelangenden Sendungen gegen die auf reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				nnd vice versa										
			Erz	Leoben loco und transit	Trofaiach				7·4	5	2·4			
			Robelsen	Trofalach	Donawitz				7	6	1			
					Leoben				7·4	7	0·4			
1636	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mineralkohle	Leoben (S.B.)	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Kreuzer			Im Kartirungswege		
									7·4	7	0·4			
			Leere Kohlensäcke als Retoursendung	Trofaiach	Leoben (S.B.)	In jedem Gewichte			9·6	6	3·6			
			Schlacken	leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			7·4	4	3·4			
					Vordernberg	Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist auf eigene Kosten zu besorgen			11	8	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1637	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	a) Payerbach-Reichenau b) Mitterdorf	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs der Auf- und Abladens sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 25 kr. ö. W. = 50 Heller b) 15 kr. ö. W. = 30 Heller		Im Kartirungswege		
1638	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische	St. Stefan	Bleiburg Bozen-Gries Brixen Bruneck Feistritz Klagenfurt Marburg Mori Prevali Roveredo St. Lorenzen Trento Villach S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 32 116 112 100 55 52 59 136 26 136 44 128 60		Im Kartirungswege		Bei den Relationen St. Stefan—Feistritz, —Marburg und —St. Lorenzen wird der Nachlass nur von der Theilstrecke St. Stefan—Unter-Drauburg getragen
1639	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Treibach-Althofen	Kotor-Alsó-Dombora	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls die tarifmässige Auf- und Abladegebühr zur Einhebung gelangt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	143 Heller incl. ung. Steuer	82 Heller incl. ung. Steuer	61 Heller	Im Kartirungswege	Der Nachlass wird ausschliesslich von der Strecke Klagenfurt—Kotor-Alsó-Dombora getragen	
1640	Südbahn-Gesellschaft	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 im Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre	Stationen der Strecke Marburg (exclusive)—Franzensfeste (exclusive), einschliesslich der Provenienzen von Stationen der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg der k. k. österr. Staatsbahnen	Peri transit mit der Bestimmung nach Italien										

Bei Sendungen **in angewiesener Fracht** wird die in dem nebenbezeichneten Ausnahmetarife unter A. a. 1. letzter Absatz, vorgesehene Rückvergütung auf Grund des nachstehenden Rechnungsvorganges geleistet, u. zw. sowohl dann, wenn bei tarifmässiger Instradirung via Peri aus der Frachtberechnung über die Instradirungsroute eine höhere Gesammtgebühr resultirt, wie bei Frachtberechnung via Pontebba oder Cormons, als auch in dem Falle, wenn diese Unterbietung erst dadurch hervorgerufen wird, dass die italienischen Bahnen die Frachtsätze unter Hinzurechnung eines Goldagios für die österreichische Theilfracht in Lire Noten erheben.

Es wird zu den nach der italienischen Bestimmungsstation sich via Peri und Pontebba, bezw. via Cormons ergebenden Gesammtfrachtsätzen der nach dem Durchschnittscourse des jeweiligen Monats ermittelte Agiozuschlag auf die österreichischen Schnittsätze, wie sich derselbe auf Grund des von den italienischen Bahnen veröffentlichten Goldagios ergibt, hinzugerechnet. — Die sich bei dem Vergleiche der so gewonnenen Summen zu Ungunsten der Peri-Route ergebende Differenz, welche zunächst in Lire Noten ausgedrückt erscheint, wird unter Zugrundelegung des vorbezeichneten Goldagios in Goldfrancs umgerechnet und der so resultirende Betrag alsdann rückvergütet.

Diese Bestimmungen finden sinngemäss auch bezüglich jener Holzsendungen Anwendung, welche in Stationen der nebenbezeichneten Strecke in Gemässheit der unter C des in Rede stehenden Ausnahmetarifes Nr. 3 enthaltenen Bedingungen nach Italien reexpedirt werden. — Hiebei ist für die Ermittlung der Rückvergütung das Datum der Reexpedition, bezw. das Durchschnittsagio jenes Monats massgebend, in welchem die Reexpedition stattgefunden hat.

Die Liquidirung der Rückvergütungsbeträge erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. gegen die, die Reexpedition nachweisenden Documente, wenn dieselben längstens zwei Monate nach Ablauf der Giltigkeit der Begünstigung in Vorlage gebracht werden.

Die vorstehende Begünstigung gilt ab 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1641	Südbahn-Gesellschaft		Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Karassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Graz S.B.	Triest S.B. } und Fiume Triest, Freihafen S.B. }	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, ägyptischen, französischen, spanischen oder nach Häfen des Schwarzen Meeres, dann nach über Gibraltar oder über den Suezcanal zu bedienenden Hafenplätzen zum Export gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	156 Heller, bezw. incl. ung. Steuer	121 Heller, bezw. incl. ung. Steuer	35 Heller	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	A) **Im Kartirungswege:** Wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen. B) **Im Rückvergütungswege:** 1. Bei frankirten Gebühren gegen auf reclamirende Firma als Anfgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe. 2. Bei überwiesenen Gebühren gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Versebiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1642	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	a) Graz S.B. b) Cilli c) Markt-Tüffer d) Trifail	Weitersfeld	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	a) 46 b) 63 c) 67 d) 64	Heller 36 52 56 58	Heller 10 11 11 6	Im Kartirungswege			
					Mureck				a) 50 b) 67 c) 71 d) 68	36 52 60 60	14 15 11 8				
					Gosdorf				a) 50 b) 67 c) 71 d) 68	40 56 60 62	10 11 11 6				
					Purkla				a) 56 b) 73 c) 77 d) 74	44 60 64 68	12 13 13 6				
					Halbenrain				a) 56 b) 73 c) 77 d) 74	44 60 64 70	12 13 13 4				
					Radkersburg				a) 62 b) 79 c) 83 d) 80	44 60 64 72	18 19 19 8				

Fortlaufende Nummer	1	1643	1644
Die Publication erfolgt von der	2		
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Locomotiven und Teuder, auf eigenen Rädern laufend	Saud und Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Bozen-Gries	Saturn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Innsbruck	Bozen-Gries
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein, resp. von denselben zur Aufgabe gelangen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Parteien. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen oder zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe, bezw. an Organe der Bozen-Meraner Bahn adressirt sein
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1897, und vom 1. November bis Ende December 1897
Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Variabel	Verschieden
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	74 Heller	10 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	42 Heller	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	32 Heller	Im Kartirungswege
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe über versendete und Original-Frachtbriefe über anlangende Regiegüter, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14		

1643: **Südbahn-Gesellschaft**

1644: **Südbahn-Gesellschaft**

Saturn — und vice versa — Bozen-Gries

Bozen-Gries — und vice versa — Innsbruck

Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf)—Marburg, Marburg—Franzensfeste, Kufstein—Ala und Csakathurn—Budapest S.B.

Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein, resp. von denselben zur Aufgabe gelangen

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897

Localtarif

Variabel

74 Heller

Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 100 kg und 1 km. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller per 100 kg und 1 km und für Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, 0·31 Heller per 100 kg und 1 km. Als Minimalfrachtsatz ist in allen Fällen eine Gebühr von 12 Heller per 100 kg zu entrichten. Rücksichtlich des ungarischen Durchlaufes ist zu obigen Sätzen noch die outfallende Transportsteuer hinzuzurechnen

42 Heller

Variabel

32 Heller

Im Rückvergütungswege

Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe über versendete und Original-Frachtbriefe über anlangende Regiegüter, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

Saud und Schotter

Saturn

Bozen-Gries

Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Parteien. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen oder zu Regiezwecken der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe, bezw. an Organe der Bozen-Meraner Bahn adressirt sein

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1897, und vom 1. November bis Ende December 1897

Localtarif

Verschieden

10 Heller

Verschieden

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
		von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1645		Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 a des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres	Stationen der Strecke Villach—Mühlbach und Kufstein—St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Sendungen müssen mit directen, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Interner Tarif	Variabel	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1646		Südbahn-Gesellschaft		Olivenholz, rohes	Mori transit (mit der Provenienz aus Italien via Riva)	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen müssen nachweislich von Italien proveniren und in Riva mit directen, nach Wien lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Interner Tarif	Variabel	Francs 24·7 pro Tonne	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Dupl.-Frachtbriefe und Ausweise der k. k. Finanzbehörde über die bedungene Provenienz aus Italien, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1647		Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Bauholz und sonstiges Baumateriale, Eisenconstructionen, Ladeutensilien, Schmier- und Putzmateriale	Stationen der Strecken: Wien-Matzleinsdorf—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo	Mori	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Interner Tarif	Variabel	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) Bei Beförderung als Frachtgut 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km als Stückgut c) Bei Beförderung als Frachtgut 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, wobei das Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen hat. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 h pro 100 kg entrichtet werden	Variabel	Im Kartirungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1648	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. B—6, 7, 8 und 9, Blei der Pos. B—20, Bleiwaaren der Pos. B—26 des Tarifes Theil I, ferner Bleiglätte, Bleizinnober, Bleisafran, Mínium, Mennige, Bleiweiss	Hetzendorf	Barcs	Die Sendungen müssen nachweislich nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien zum Export gelangen. Sendungen, welche via Barcs per Bahn verfrachtet werden, müssen mit directen nach serbischen, rumänischen oder bulgarischen Bahnstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Ueber Sendungen, welche nicht laut Tarif für den Umschlagsverkehr via Barcs, sondern im gebrochenen Verkehr mit anderen Schiffen als jenen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ab Barcs nach den oben bezeichneten Ländern weiter befördert werden, müssen die Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs, dann die Schiffsdocumente ab Barcs und die Zolldocumente über den erfolgten Export nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien belegebracht werden.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Variabel	Heller a) b) c)			
				Gumpoldskirchen						116 108 90				
				Leobersdorf						110 102 84				
				Neunkirchen						106 98 80				
				Ternitz						106 96 80				
				Steinhaus a. S.						108 98 82				
				Mürzzuschlag						121 111 94				
				Spital a. S.						116 106 90				
				Wartberg-Mürzthal						121 111 94				
				Kapfenberg						110 100 86				
				Bruck a. M.						104 96 82				
				Leoben S.B.						102 94 80				
				Peggau						106 98 84				
				Graz S.B.						90 82 70				
				Saldenhofen						84 76 66				
				Unter-Drauburg						82 74 62				
				Prevali						84 76 66				
				Klagenfurt						88 80 68				
				Krumpendorf						104 98 82				
				Pörtschach a. S.						108 100 84				
				Villach S.B.						108 100 86				
				Store						112 108 92				
				Cilli						78 70 60				
				Laibach S.B.						80 72 62				
										106 98 84				
1649			Papier aller Art und Pappendeckel	Gloggnitz		a) In jedem Gewichte. *) b) Bei Aufgabe von mindestens 5.000 kg für mindestens 10.000 kg pro Wagen, c) für Eisen und Stahl der Pos. 6, 8 und 9, bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg pro Wagen. Eisen und Stahl der Pos. 8 und 9 ist durch die Partei auf- und abzuladen				218 166 141		Im Kartirungswege, wenn der Transport mit directen Frachtbriefen per Bahn erfolgt, sonst im Rückvergütungswege			
				Gratwein						173 142 116				
				Graz S.B.						167 126 113				
				Salloch						206 158 134				
				Laibach S.B.						213 158 138				
				Görz						325 254 198				
				Frohnleiten						186 152 123				
1650			Zündwaaren, als Zündhölzchen und Zündkerzchen	Graz S.B.		In jedem Gewichte a) In jedem Gewichte b) Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg c) „ pro Frachtbrief und Wagen *)				168				
				Leibnitz						144				
				Görz						324				
										incl. ungar. Steuer				

Die Rückvergütung erfolgt gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs unter Anschluss der Schiffsdocumente ab Barcs und der den bedungenen Export nachweisenden Zolldocumente, welche Documente längstens bis Ende Februar 1898 in Vorlage gebracht werden müssen

*) Kommt nur bei Welterbeförderung ab Barcs per Wasser in Frage

Fortlaufende Nummer	1	1651	1652	1653
Die Publication erfolgt von der k.k.St.B. und im Namen der	2 / 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Eilgüter, gewöhnliche, im Umfange von höchstens ½ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg per Collo, excl. Lebensmittel, Südfrüchte, Obst, sowie zollpflichtige und verzehrungssteuerpflichtige Güter	Brennholz	Cement, Kalk, Kalksteine und Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien-Südbahnhof	Kaltenleutgeben	Kaltenleutgeben, Perchtoldsdorf, Rodaun, Neumühle, Waldmühle, Kaltenleutgeben
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	und vice versa: Wien-Südbahnhof ⟷ Triest S.B. und Fiume †)	Wien (Matzleinsdorf)	Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer in nebigen Relationen.** Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten zur Aufgabe gelangen. Jedes Collo muss mit einem die Aufgabe-Firma, sowie die Auf- und Abgabsstation in deutlicher Druckschrift weisenden Anklebezettel versehen sein. Die Beförderung findet nach Thunlichkeit mit bestimmten Zügen statt, und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit bis zu einer speciell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. Im Uebrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen aufrecht. †) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife	Localtarife
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Variabel	22 Heller	Verschieden
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	320 / 440 / 480 / 480 / 600 / 700 / 760 / 780 / 770 / 800 / 720 / 720 / 740 / 760 / 880 / 940 / 1000 / 548 †) Heller inclusive ungar. Steuer	14 Heller	12 / 12 / 12 / 12 / 12 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Variabel	8 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine ab Wien, resp. die Original-Frachtbriefe nach Wien als Empfängerin, welche Documente bis längstens Ende Februar 1898 in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1654	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kartoffeln, auch lose verladen	Wien (Matzleinsdorf)	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gebracht werden. oder umgekehrt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg 24·54	22·05	2·49	Kartirung		
				Wien Hauptzollamt					25·74	23·10	2·64			
				Wien (Matzleinsdorf)	Poutcoba transit				18·66	14·06	4·60			
				Wien Hauptzollamt					19·86	15·11	4·75			
				Budapest S.B.	Cormons transit				21·40	19·60	1·80			
					Peri transit				26·12	25·—	1·12			
1655	Südbahn-Gesellschaft		Cigarettenpapier	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Finme	Sendungen müssen nach jenseits des Suezcanals gelegenen asiatischen Häfen bestimmt sein. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Wagen.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 Kreuzer = 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	146 Kreuzer = 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer		Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
			Ceresin	Wien (Matzleinsdorf) und Liesing	Triest S.B. und Finme	Sendungen müssen nach Java und niederländisch-indischen Häfen, sowie nach Manila via Suezcanal bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen			240 Heller incl. Mgb., bezw. ungarischer Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb. bezw. ungarischer Transportsteuer				
				Triest S.B. und Finme					52 Heller	52 Heller				
1656	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel											

Die im Seehafen-Ausnahmetarife zwischen Triest und Finme einerseits und Wien (Matzleinsdorf und Südbahnhof) und Stationen der Strecken Wien—Payerbach (inclusive), auch Laxenburg und Wr.-Neustadt—Stelnamanger (inclusive) sowie der Wien-Pottendorf—Wr.-Neustädter-Bahn andererseits, giltig vom 1. November 1884 bis auf Widerruf, sub II (b) Specialtarife] für den Export enthaltenen Frachtsätze von 110, bezw. 100 kr. = 220 bezw. 200 Heller pro 100 kg haben unter den in diesem Ausnahmetarife fixirten besonderen Bedingungen im Rückvergütungswege ab 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 auch für jene Papier- und Pappendeckel-Transporte Giltigkeit, welche in obigen Stationen aufgegeben und via Suezcanal befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				

1657

K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen

Eier russischer Herkunft

a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
b) „ „ „ „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „

Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr

Vom 1. November 1896 bis zur Durchführung im Tarife, längstens bis Ende December 1897

Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September 1896

Im Kartirungswege

Für die Transportstrecke von	nach	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Pfennigen a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) I.	II.
Belzec trs.	Annaberg i. S.	501	418		
	Ebersbach	443	367		
	Klingenthal	515	434		
	Schandau	415	333		
Brody (Bhf.) trs. I. Im Allgemeinen II. Für Sendungen von Slawuta und darüber	Annaberg i. S.	524	418	395	
	Ebersbach	466	367	344	
	Klingenthal	538	434	411	
	Schandau	438	333	310	
Czortków trs. und Husiatyn trs.	Annaberg i. S.	615	486		
	Ebersbach	557	435		
	Klingenthal	629	502		
	Schandau	529	401		
Nadwórzie trs.	Annaberg i. S.	440	368		
	Ebersbach	382	317		
	Klingenthal	454	384		
	Schandau	354	283		
Nowosielitza (Bhf.) trs.	Annaberg i. S.	609	481		
	Ebersbach	551	430		
	Klingenthal	623	497		
	Schandau	523	396		
Podwoloczyska (Bhf.) trs. I. Im Allgemeinen II. Für Sendungen von Schmerinka und darüber	Annaberg i. S.	560	447	I. 412	II.
	Ebersbach	502	396	361	
	Klingenthal	574	463	428	
	Schandau	474	362	327	
Sokal trs.	Annaberg i. S.	502	420		
	Ebersbach	444	369		
	Klingenthal	516	436		
	Schandau	416	335		
Tarnopol trs.	Annaberg i. S.	560	447		
	Ebersbach	502	396		
	Klingenthal	574	463		
	Schandau	474	362		

Fortlaufende Nummer	1	1658	1659	1660
Die Publication erfolgt	2	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltuugen	
für Artikel	4	Mühlsteine, nicht zusammengesetzte, forner Steine, gebraunt, auch Chamottesteine, Steine, rob und roh bebaueu, des Ausnabmetarifes 21/B für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) „ „ „ „ „ „ „ 10.000 „	a) Getreide etc. } laut Nomenclatur des Tarif-Theiles II, Heft 2, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr b) Kiele etc. }	Manerziegel aus Lehm, gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon, aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I Klinkersteine (Klinkerziegel) der Pos. K—26
		für den Frachtbrief und Wagen		
Das Zugeständniss wird gemacht				
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Escbweiler-Thal, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Köln	den in den betreffenden directen Tarif (vergl. die 8. Rubrik) einbezogenen österreichischen Stationen	Sokal
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		den in den betreffenden directen Tarif (vergl. die 8. Rubrik) einbezogenen österreichischen Stationen	Ottmachau, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Belz
und umgekehrt				
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Die Sendungen müssen zum Baue der Bezirksstrasse von Belz nach Warez bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Versandt gebracht werden, auf welchen der Bezirksausschuss in Sokal sowohl als Absender als auch als Empfänger erscheint. Das Auf- und Abladen ist parteiseitig auf eigene Kosten zu bewirken
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. November 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende 1897	Vom 1. November 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September 1896	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896	Localtarif
Bezeichnung				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Schnittsätze der Schnitttafel B *) { a) 303 b) 265 c) 226 } Pfennige für 100 kg	Schnittsätze der Schnitttafel II für den Binnenverkehr *) a) 81 Pfennige b) 64 Pfennige	6 kr. | 10 kr. 4 kr. | 6 kr. 2 kr. | 4 kr.
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10			
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	*) Die bezüglichen Frachtsätze der Schnitttafel A sind aus dem nebenstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen.	*) Die bezüglichen Frachtsätze der Schnitttafel I sind aus dem nebenstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen.	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1661	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohlen	Csáktornya (Csakathurn), Station der Südbahn-Gesellschaft	Petersbansen in Baden, Station der grossh. Bad. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. November 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Theil II, Heft 4, vom 1. October 1895 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Besteht keiner	1·85 Mark		Im Kartirungswege		
1662	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide, dann Mahlprodncte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Bautsch	Olmütz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	42·8 kr.	29 kr.	13·8 kr.	Im Kartirungswege		
			Getreide	Bautsch	Prossnitz				47·8 kr.	38·3 kr.	9·5 kr.			
				bezw. vice versa										
1663	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenschlacke	Segengottes	Diversen Stationen	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Ab., resp. Aufgabe gelangen. Verwiegung auf der Geleisewaage	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Waaggebühr in Segengottes pro Wagen						
			Alteisen	Diversen Stationen	Segengottes				60 kr.	40 kr.	20 kr.	Im Kartirungswege		
1664	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kartoffeln, verpackt oder unverpackt	Okříško St.E.G.	Gross-Meserltsch	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1897	Localtarif	19·5 kr.	15 kr.	4·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Juni 1897 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchen die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1665	**Südbahn-Gesellschaft** — Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Jute, rohe	Triest	Troppan	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordöstern.-Ungarischer Verbandtarif (Ausnahmetarif XVI)	126 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und Steuer	117	9	Im Kartirungswege		
					Würbenthal				129	117	12			
				Fiume	Troppau				133	118	15			
					Würbenthal				134	122	12			
1666	**Buschtěhrader Eisenbahn**													

Vom 1. November 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896, gelangt für die zum Baue einer neuen Kämmerei und Wollwäscherei in Zwdau dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt haben und in der Station Davidsthal oder Falkenau a. d. Eger zur Abgabe kommen, die im Ausnahmetarife XVIII des Localgütertarifes, Heft II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
49	Nr. 66 vom 13. Juli 1896	1093	Neutitscheiner Localbahn		Für Wagenladungsgüter	Zauchtel	Neutitschein	Die Angaben in Rubrik 7 sollen lauten: Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	
					Für Eilgüter und Güter der Normalclasse I und II	und umgekehrt		Die Angaben in Rubrik 14 erhalten folgende Fassung: Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte von und nach Etablissements, welche mit der Ladestelle Schönau durch ein Industrie-Geleise verbunden sind	

F. RINGHOFFER

Smichow bei Prag

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei, Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhammer- und Walzwerke.

Gegründet 1771. *Arbeiterzahl 2300.*

(531)

Eisenbahnbedarf:

Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- nnd Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Reservoirwagen, Tramwaywagen** für Pferde-, Dampf- nnd elektrischen Betrieb, **Luxuspferdewagen, Bier-** nnd **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Feldbahnwagen, Schneepflüge, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc.

Erzeugnisse der Maschinenfabrik:

Dampfmaschinen aller Art, Dampfhämmer, Dampfpumpen, complete Einrichtungen für Brauereien, Mälzereien, Brennereien, Rohzuckerfabriken und Zuckerraffinerien, Schneidemühlen, Wasserpumpwerke, Dampfkessel aller Art und sonstige **Kesselschmiedarbeiten.**

Sämmtliche Bedarfsartikel aus Kupfer für Spiritusbrennereien und Raffinerien, für Zuckerfabriken, Brauereien, Dampf- nnd Wannenbäder.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse:

Kupferbleche, Böden, Schalen, aufgebogene und gerade **Platten** für Locomotiv-Feuerbüchsen, gezogene **Rundstangen** für Stehbolzen n. s. w.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv.

Wagenfabrik Schustala & Co.

in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegraphenstation.

Gegründet im Jahre 1850.

(527)

FABRIKATION:

Eisenbahnfahrzeuge,

als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart, **Salon-** und **Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung, **Post-, Gepäck-** und alle Arten von **Güterwaggons, Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons, Schotter-, Bahn-** und **Kippwagen** etc.

Tramwaywaggons

für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb,

ferners alle

Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;

ausserdem

alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen

modernster Façon, **Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen** und alle Arten von **Strassenfuhrwerken** überhaupt.

Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.

Niederlagen:

Wien, I., Kolowratring 8. — **Lemberg,** II., Carl Lndwigstrasse 5. — **Breslau,** Tauentzienplatz 7. — **Ratibor,** Preuss.-Schlesien. — **Berlin,** Carlstrasse 5. — **Czernowitz,** Siebenbürgerstrasse 9.

Filialwerkstätten:

Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — **Ratibor,** Preuss.-Schlesien.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

Budapest und **Leobersdorf** bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**

Räder für Bauunternehmungen, (530)

Waggons und **Drehscheiben,**

Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Grubenanlagen,

Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,

Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,

Turbinen-Anlagen,

Zerkleinerungsmaschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**

Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-**Fabrikation,

Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,

Stahlguss-Artikel. Nr. 301

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,

Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

DRAISINEN,

Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,

Patronen und Geschosse. (512)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 122. Wien, 24. October 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Regulirung der unteren Donau im Bereiche des Eisernen Thores. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. October 1896, womit für den Monat November 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat November 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19½ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Berichtigung.

In dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministers vom 6. October 1896, Z. 1471 E.-M. (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 119), sowie in den diesem Erlasse nachfolgenden „Grundzügen" ist die Bezeichnung „k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn" in „k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn" richtigzustellen. Z. 12.288 I.

Regulirung der unteren Donau im Bereiche des Eisernen Thores.

Der am 27. September durch Seine Majestät den Kaiser und in Anwesenheit Ihrer Majestäten der Könige von Rumänien und Serbien erfolgten feierlichen Eröffnung der Schiffahrt im Bereiche des Eisernen Thores folgte, wie aus Budapest berichtet wird, unmittelbar, und zwar sowohl in der Thal- als in der Bergfahrt, ein lebhafter Schiffsverkehr, welcher sich nunmehr, bei unter Mittel befindlichem Wasserstande, anstandslos abwickelt.

Ueber Umfang und Art der Ausführung der Arbeiten, die zur Durchführung derselben verwendeten Maschinen, sowie deren technische Leistungen etc. sei Folgendes berichtet:

Um die Quantität der Felsensprengungen unter Wasser genau zu bestimmen, musste die vertragsmässige Aufnahme der Flusssohle vorgenommen werden. Von dieser Aufnahme hing nicht allein die endgiltige Festlegung der Baupläne und die darauf gegründete Berechnung der Arbeitsleistung ab, sie hatte der Unternehmung gleichzeitig auch ein genaues Bild des Arbeitsfeldes zu geben, derart, dass jeder aufgemessene Punkt mit Sicherheit wieder auffindbar sei und überall sofort die Tiefe des zu beseitigenden Felsens und die dadurch bedingte Arbeitseintheilung erkannt werden könne. Man entschloss sich daher, über jede Baustelle im Bereiche der auszusprengenden Canäle ein Quadratnetz zu legen und die sehr zerklüftete Flusssohle in je 1 m Entfernung auszupeilen. Das Resultat dieser Messungen ergab für die Canalbreite mit beiderseits 5 m Uebermass (5 + 60 + 5) = 70 Sohlenpunkte, d. h. auf 1000 m Canallänge 70.000 Peilungen, also im Hinblicke auf die Länge der Canäle eine sehr langwierige und kostspielige Vorarbeit, zu deren Bewältigung eigenartig eingerichtete Wasserfahrzeuge construirt wurden, und zwar:

Das Sondirschiff.

Das Sondir- oder Peilschiff ist als Doppelboot gebaut. Es besteht aus zwei eisernen Kähnen von je 4 m Breite und 35 m Länge, welche in 13·35 m Achsenentfernung durch Querträger mit einander verbunden und gegenseitig versteift sind. Die zwischen den Kähnen vorhandene lichte Breite von 9·35 m ist im mittleren Theile auf 21·25 m Länge in Deckhöhe vollständig überbrückt und diese Plattform als Messbühne eingerichtet, indem parallel und senkrecht zur Mittellinie $10 \times 21 = 210$ Peillöcher in je 1 m Entfernung angeordnet und zwischen ihren Längsreihen sechs Schienen verlegt sind, welche fünf Geleise von 2 m Spurweite für das Verschieben der zwei Sondirwagen bilden. An den Kopfseiten der Messbühne befinden sich tiefer liegende Plattformen mit einem Quergeleise von 1·20 m Spurweite für je eine Schiebebühne, womit die Sondirwagen von einem Geleise in das andere umgesetzt werden. In Verlängerung der beiden äussersten Lochquerreihen sind auf den Kähnen je zwei Visirstangen angebracht, um das Sondirschiff nach den auf dem Lande abgesteckten Fluchtstangen in seiner Längs- und Querrichtung mit Hilfe der Ankerketten genau einfahren zu können.

Gegen die Strömung wurden zwei vierarmige Hauptanker an etwa 1000 m langen, von Schwimmbojen getragenen Ketten und je zwei Seitenanker ausgeworfen, so dass das Sondirschiff mit Hilfe der auf Deck befindlichen Winden verholt, geschwenkt, eingerichtet und festgelegt werden konnte. Das vollständig ausgerüstete Sondirschiff hat ungefähr 140 Tonnen Belastung und 0·6 m Tiefgang.

Die Sondirwagen haben niedrige Wagengestelle mit 2 m Spurweite und 2 m Achsstand, worauf ein Eisengerüst für je vier Peilrohre aufgebaut ist, welche in den Ecken eines Quadrates von 1 m Seitenlänge durch je zwei Rollenpaare in 2·26 m Abstand senkrecht geführt sind und von vier Mann durch je eine Winde mittelst eines am Fussende befestigten, 10 mm starken Drahtseiles gleichzeitig gesenkt und gehoben werden können.

Die 10 m langen Stahlrohre besitzen 121 mm Durchmesser, um von der Strömung keine praktisch nachtheiligen Durchbiegungen zu erleiden.

Die Köpfe der Geleiseschienen sind, den Lochquerreihen der Messbühne entsprechend, in je 1 m Entfernung ausgeklinkt, so dass der Sondirwagen durch die Sperrhebel überall so festgestellt werden kann, dass die vier Peilrohre stets die zugehörigen Peillöcher treffen.

Da das Bestimmen der Sohlentiefen nach dem jeweiligen Wasserstande bei der sehr veränderlichen, unruhigen Strömung viel zu ungenau gewesen wäre, hat man sämmtliche Baupläne auf ein Fixpunkt-Nivellement bezogen und auch die herzustellenden Canaltiefen danach berechnet. Demgemäss wurden auch die Peiltiefen in Bezug auf die örtlich massgeblichen Fixpunkte abgelesen, indem die Höhenlage der Messbühne jeweilig einnivellirt und die Nullpunkte der über den Winden angebrachten verschiebbaren Ablesemassstäbe entsprechend eingestellt wurden.

Die Peilrohre sind in Decimeter und die 1 dm umfassenden Ablesemassstäbe in Centimeter getheilt, so dass die Ablesungen auf 1 cm genau erfolgen und Bruchtheile noch geschätzt werden konnten. Die Genauigkeit der Messungen hängt bei dieser Arbeit von Schwankungen des Sondirschiffes ab, war aber in Folge der schlanken Bauart der Kähne und des reichlichen Zwischenraumes derselben, sowie der verhältnissmässig grossen Belastung ziemlich gering und betrug für Wellen bis 0·5 m Höhe nur 5 mm bis höchstens 10 mm.

Die gepeilten Tiefen der Flusssohle wurden in eine nach den abgesteckten Profillinien und der Canalachse bezeichnete Quadratnetzkarte eingeschrieben, danach die einzelnen Querprofile aufgetragen, auch die Baupläne zweckentsprechend geändert und endgiltig festgelegt und danach die Messlinien und Fixpunkte, die charakteristischen Donau-Querprofile und der auszusprengende Canal, sowie die für die Zeit der Bauausführung ausgemittelte neue Schiffahrtsstrasse ersichtlich gemacht.

Für den Gebrauch auf den Schiffen wurden die einzelnen Theile der Quadratnetzkarten dermassen ausgefertigt, dass auf ihnen nicht die ursprünglichen Peiltiefen, sondern die zu beseitigenden Felstiefen eingeschrieben erschienen, um Irrungen zu vermeiden und dem Werkmeister alles Rechnen zu ersparen, der sein Schiff nur nach den auf der Karte angegebenen Profillinien und den jeweils an den Ufern abgesteckten Fluchtstangen einzufahren und einzurichten hatte, wobei am Tage Fahnensignale und des Nachts Laternensignale zu Hilfe genommen wurden.

Das Universalschiff.

So wie beim Meisseln der Bohrlöcher und bei der Vornahme der Sprengungen, musste auch beim Baggern auf die Erzielung einer etwas grösseren Austiefung und Erweiterung des Canalquerschnittes Bedacht genommen werden, um die schliesslichen Putzarbeiten unter Wasser auf ein möglichst geringes Mass zu vermindern. Bei der felsig unregelmässigen und zerklüfteten Flusssohle stand zu erwarten, dass trotz des geschilderten Arbeitsvorganges doch noch einzelne Felsspitzen über die Canalsohle vorragen und grössere Trümmer- oder Geröllsteine durch die Baggergefässe bei Seite geschoben und auf der Canalsohle liegen geblieben sind. Vor der Uebergabe der ausgebaggerten Canäle an die Bauleitung musste die Unternehmung daher eine profilmässige Controle vornehmen und die noch erforderlichen Putzarbeiten ausführen. Es waren hiebei dreierlei Arbeiten zu verrichten: die Canäle mussten ausgepeilt, vorstehende Felsspitzen abgemeisselt und liegen gebliebene Gesteintrümmer herausgeschafft werden; diese Arbeiten jede für sich mit dem Sondirschiff, Fallmeisselschiff und Baggerschiff nach einander vorzunehmen, wäre aber sehr zeitraubend und kostspielig gewesen, so dass man auf den Gedanken kam, diese drei Arbeitsverrichtungen auf einem Schiffe zu vereinigen und damit alle Arbeiten an einer und derselben Stelle sofort auszuführen.

Das dermassen ausgerüstete Fahrzeug erhielt den Namen Universalschiff und ist ein Doppelboot von 18·5 m Breite, welches, aus zwei hölzernen Schiffen von je 45 m Länge, 8 m Breite und 2·4 m Höhe mit 2·5 m Zwischenraum zusammengesetzt, bei voller Belastung 0·7 m Tiefgang besitzt.

Auf demselben befinden sich an wesentlichen Betriebseinrichtungen und Maschinen:

a) zum Verholen, Einfluchten und Festlegen des Schiffes eine gemeinschaftliche Anker- und Lavirdampfwinde mit zwei entgegengesetzten Längs- und vier Seitenketten und eine auf der hinteren Plattform angebrachte hochliegende Querbühne zum genauen Abstecken der jeweiligen Längs- und Querfluchtlinien auf dem Schiffe;

b) zum Auspeilen des Canalquerschnittes in der Mittellinie des Zwischenraumes der Boote nach dem Wasserstande lothrecht verstellbare und um eine wagrechte Achse pendelnde hölzerne Peilrahmen von je 5 m Breite, deren jeder beim langsamen Verholen des Schiffes sofort oben aus der lothrechten Ebene ausschlägt, wenn er unten einem Hinderniss begegnet. Nach dem Rahmen und dessen Ausschlag erkennt man ohneweiters den Ort und die ungefähre Ausdehnung und Höhe des Hindernisses, das dann durch Stangenpeilung genau ermittelt wird;

c) zum Wegmeisseln und Herausheben des Gesteins im Mitteltheil der Boote ein festes Krahngerüst mit drehbarem Ausleger und eine Dampfwinde, womit nach Bedarf entweder ein Fallmeissel oder ein Greiferbagger in Thätigkeit gesetzt werden kann. Für den Betrieb sämmtlicher Maschinen ist ein Dampfkessel von 25 m² Heizfläche und sechs Atmosphären Ueberdruck vorhanden.

Dieses Universalschiff hat seine Arbeiten, wie alle übrigen Arbeitsschiffe, auf der schwierigsten Baustelle, Jucz, begonnen, woselbst Schiffmeister und Mannschaft den Betrieb und die zweckmässigste Handhabung der verschiedenen Einrichtungen zunächst erlernen und sich praktisch ausbilden mussten.

Die Zündpatrone.

Durch die Zündpatrone wird das in die Bohrlöcher gestopfte Dynamit zur Explosion gebracht. Das fertige Bohrloch wird mit 5 bis 10 kg Dynamit geladen, und zwar in derselben Packung, wie das Dynamit aus der Fabrik geliefert wird, nämlich in Papier gehüllte Würste zu $^1/_4$ kg. Auf dieses Dynamit kommt dann die sogenannte Zündpatrone, welche vom Schiffe aus mittelst elektrischer Leitung abgefeuert wird. Durch das Abfeuern der Zündpatrone explodirt sodann die Dynamitladung und wird der angebohrte Felsen gehoben. Die Zündpatrone selbst befindet sich in einer wasserdicht verlötheten Blechbüchse, obenan die beiden elektrischen Drähte. An den Seiten sind Drahtfedern angebracht, deren Zweck ist, zu verhindern, dass durch den auf den Leitungsdraht wirkenden Wasserdruck die Zündpatrone aus dem Zündloche herausgezogen werden könne. Die durch Reibungselektricität zündbare Kapsel besteht aus einer Kupferhülse, welche aus zwei Cylindern zusammengelöthet ist. Der obere Cylinder hat einen grösseren, der untere einen kleineren Durchmesser. Die Kupferhülse ist von unten mittelst eines Blechhutes hermetisch abgeschlossen. Ueber der Sperrvorrichtung ist das weissfarbige Knallquecksilber, zugedeckt mit Zündwollepapier, und über diesem ist das sehr leicht zündbare Schwefelantimonium, in welches die zwei rothgefärbten Enden der elektrischen Leitungsdrähte hineinreichen. Genau bezeichnet ist der Einschnitt, über welchen der elektrische Funke in Folge der entstehenden Spannung hinüberspringen muss, bei welcher Gelegenheit die Zündpatrone und zugleich die ganze Ladung explodirt.

Der obere grössere Cylinder ist mit luftdicht sperrbarem Material (aufgelöste Guttapercha) ausgefüllt.

Die in der Fabrik schon fertiggestellte Zündkapsel wird in das Blechgehäuse gegeben, der übrige Raum wird mit schwarzem flüssigen Pech ausgefüllt, wodurch die Wasserdichtigkeit der Patrone gesichert wird.

Das Fallmeissel- und Baggerschiff „La Déroucheuse".

Die Déroucheuse ist ein vereinigtes Meissel- und Baggerschiff von 54 m Länge, 12 m Breite, 3·6 m Höhe und 2·7 m Tiefgang, welches anlässlich der Verbreiterung einiger Strecken des Suez-Canals bereits erprobt wurde. Die Eimerleiter des Baggers befindet sich in der Mitte des Schiffes, und zu beiden Seiten derselben sind je fünf Fallmeissel von 12·5 m Länge, 200 × 200 mm Stärke und 4 t Gewicht angebracht, welche durch hydraulische Flaschenzüge bis zu 6 m hochgezogen und dann zwischen lothrechten Führungen fallen gelassen werden, während der Bagger, durch eine Dampfmaschine von 200 HP. betrieben, das Trümmergestein bis zu 9 m Tiefe herausbefördert. Diese combinirte Maschine wurde seit Beginn der submarinen Demolirung von Gestein (ohne Anwendung von Explosivsprengungen) bei den Arbeiten am Eisernen Thore in unveränderter Construction verwendet.

Nach längeren Versuchen in verschiedenen Gesteinarten ergab sich zunächst, dass die vielgestaltigen maschinellen Einrichtungen dieses Schiffes die Arbeitsleistungen keineswegs begünstigten, und dass einfachere Maschinen zweckmässiger sein würden; zudem war das damit erzeugte Trümmergestein von ungleicher Grösse, auch konnten die grossen Stücke nicht gebaggert, sondern mussten mittelst Krahnes gehoben werden. Demgemäss erschien es bedeutend vortheilhafter, das Felszertrümmern und das Baggern von einander zu trennen, für jede Arbeit besondere Fahrzeuge zu benützen und bei ersterer auf eine bessere Zerkleinerung des Gesteines das Hauptgewicht zu legen.

Auch bezüglich der Meissel wurden mehrfache Veränderungen als nothwendig erkannt.

Das Fallmeisselschiff (System Luther).

Auf Grund der vorangeführten Erfahrungen entstand das Fallmeisselschiff, dessen wesentliche Maschinen von Lobnitz geliefert wurden. Die Unternehmung rüstete damit ein Doppelboot aus; dieses ist 35·2 m lang, 15·2 m breit und besteht aus zwei hölzernen Kähnen von je 35·2 m Länge, 6·6 m Breite, 2 m Höhe und 0·6 m Tiefgang bei rund 100 t voller Belastung. Auf der Plattform, welche die Boote und deren Zwischenraum von 2 m überdeckt, sind in der Längsachse die Betriebsmaschinen aufgebaut, und zwar: ein Dampfkessel, eine Dampfmeisselwinde, eine Anker- und Lavirdampfwinde, eine Bockwinde zum gemeinschaftlichen Bewegen der beiden Steuerruder, ferner die Speise- und Leckpumpen, sowie eine Dynamomaschine. In der Mitte des Doppelbootes ist ein 11·8 m hohes Dreibeingerüst errichtet, über dessen obere Rolle, wie bei den Auslegerkrahnen, die Lastkette läuft, an welcher nach Art der Kunstrammen ein Fallblock mit Fangglocke und Winkelhebel aufgehängt erscheint, der beim Hinablassen den Kopf des unten stehenden Fallmeissels erfasst, so dass dieser durch die Winde hochgezogen und wie beim Betrieb der Kunstrammen in beliebiger Höhe wieder ausgelöst und fallen gelassen werden kann.

Der 8·8 m lange, im Mittel 350 × 350 mm starke und 8·5 t schwere Fallmeissel hat keinerlei Führung, sondern fällt ganz frei durch einen zwischen den Kähnen gezimmerten 1·25 × 1·25 m weiten Schacht und wird durch diesen nach dem Aufstossen auf die Sohle am Umfallen gehindert. In Folge des plötzlichen Auslösens des Meissels erhält das Boot jedesmal einen Auftriebstoss,

weshalb die Kähne in ihrem Mitteltheile eine kräftige Aussteifung besitzen.

Das Meisselschiff wird am Arbeitsorte nach den Profillinien eingefahren, mit der Achse des freihängenden Meissels eingefluchtet und an zwei Hauptankern, wovon der eine stromaufwärts und der andere stromabwärts ausgeworfen ist, sowie an je zwei Seitenankern festgelegt; dies ist erforderlich, damit das Schiff durch den sich im Schacht beliebig anlehnenden schweren Meissel nach keiner Seite gedrängt und verschoben werden kann.

Der Fallmeissel arbeitet stromaufwärts von der freien Wand gewöhnlich 0·5 breite Felsstreifen ab und bleibt so lange an derselben Stelle, bis die vorgeschriebene volle Tiefe durchstossen ist; erst dann wird das Schiff, der Meisselstärke entsprechend, um je 0·5 m in der Fluchtlinie seitlich verholt.

Nächst der Einrichtung des Meissels und der Meisselwinde kommt es demnach beim Arbeitsbetriebe noch auf eine sichere Verankerung und ein rasches und leichtes Laviren des Schiffes an.

Die Gesammtanordnung und die einzelnen Maschinen dieses Fallmeisselbootes haben sich im Allgemeinen gut bewährt und sind in ihrer grundsätzlichen Bauart, jedoch mit den durch die Erfahrung bedingten Verbesserungen, auch für das von der Maschinenfabrik G. Luther entworfene Fallmeisselschiff beibehalten worden.

Das neue Fallmeisselschiff hat einen einheitlichen eisernen Schiffskörper von 60 m Länge, 12 m Breite und 2 m Höhe, bei voller Ausrüstung etwa 400 t Belastung und 0·75 m Tiefgang. In der Mitte des Schiffes ist der 3×3 m weite Meisselschacht ausgespart und mit steifen und dichten kastenförmigen Wandungen umgeben. Das Schiff selbst erhielt ausser seiner grossen Schwimmfläche noch auf 18·50 m von der Mittellinie nach vorne und auf 14·25 m nach hinten eine sorgfältige Längs- und Queraussteifung, um den beim Betriebe sich fortwährend wiederholenden Auftriebstössen zu widerstehen; hiebei beträgt für die Fallmeisselgewichte von 8 bis 10 t das Auf- und Niedertauchen dieses Schiffskörpers 15 bis 20 mm.

Um auch die Schiffsschwankungen zu vermindern, ist eine durchaus gleichmässige Lastvertheilung in Bezug auf die durch den Meisselschacht gehende Mittellinie des Schiffes erforderlich, weshalb alle Betriebsmaschinen in der Schiffsachse angeordnet erscheinen; auf dem Vorderdeck befinden sich: eine Hauptankerwinde, die gemeinschaftliche Anker- und Lavirbetriebswinde, eine Worthington-Speisepumpe und der Schiffskessel mit 60 m^2 Heizfläche und acht Atmosphären Ueberdruck. Auf dem Hinterdeck: das Dreibeingerüst, die Meisselwinde und der Vorwärmer, eine Lenzpumpe, eine Betriebs-Dampfmaschine mit Dynamomaschine für die elektrische Beleuchtung, endlich eine Schmiede und die Schiffssteuerung. Sämmtliche Maschinen werden durch Dampf betrieben.

Die Hauptankerwinde besitzt eine Zwillingsmaschine und Reibkuppelung für zwei Trommeln und zwei stromaufwärts liegenden 25 mm-Ketten; sie dient nur zum schnellen Verholen des Schiffes und zum Festlegen desselben ausser Betrieb.

Für den Arbeitsbetrieb kommt ausschliesslich die Lavirwinde in Gebrauch, welche gleichfalls durch eine Zwillingsmaschine von etwa 25 HP. mittelst Schnecken und Rädern betrieben wird. Sie hat zwei Wellen: auf der einen sitzen die vier Trommeln der seitlichen Lavirketten und auf der anderen die zwei Trommeln der stromaufwärts und stromabwärts gehenden Längsketten; die Trommeln können mittelst Klauenkuppelung ein- und ausgerückt werden. Weil die Trommeln der Lavirketten je paarweise in demselben Sinne arbeiten, läuft eine Kette von unten und die zugehörige andere Kette von oben auf; dagegen müssen die Trommelpaare beim seitlichen Verholen des Schiffes im entgegengesetzten Sinne arbeiten, weshalb auch deren Ketten entgegengesetzt umgelegt erscheinen. Die beiden Trommeln der Längsketten arbeiten beim Vorwärts- und Rückwärtsverholen des Schiffes auch zusammen, aber stets im entgegengesetzten Sinne; die Ketten werden daher auf die frei liegenden Trommeln in gleicher Weise aufgelegt.

Die Lavirwinde hat ein Uebersetzungsverhältniss von 1:150, so dass bei 300 Umdrehungen der Kurbeln die Trommeln nur zwei Umdrehungen in der Minute machen und die Kettengeschwindigkeit beim Laviren im Betriebe 2·5 m in der Minute beträgt.

Das 11·5 m hohe Dreibeingerüst ist dermassen aufgebaut, dass die über die Kopfrolle ablaufende 45 mm-Kette, also auch die Achse der Fangglocke und des daran hängenden Meissels, mit dem Schachtmittelpunkte übereinstimmt; die zwei Auslegerstützen sind rechts und links vom Meisselschacht 1·35 m hinter der Mittellinie in 5 m Fussentfernung gelagert, während in 8·35 m senkrechtem Abstand davon der Lagerschuh der Hinterstütze in der Schiffsachse liegt. Auf der Hinterstütze ist ein Führungs- und Schutzgeländer für die schwere Meisselkette angebracht, um einem etwaigen Durchschlagen derselben vorzubeugen.

Hinter dem Dreibein befindet sich die Meisselwinde, deren Maschine 230 mm Cylinder-Durchmesser und 380 mm Hub besitzt und die etwa 40 HP. entwickelt; die gerillte Kettentrommel wird mittelst Klauenkuppelung ein- und ausgerückt. Da das Uebersetzungsverhältniss der Winde 1:32 beträgt und die Kurbel 250 Minuten-Umdrehungen macht, so dreht sich die Kettentrommel 7·8 Mal in der Minute und ertheilt der Lastkette eine Geschwindigkeit von 12·5 m in der Minute, mit der also der Meissel hochgezogen wird; es erfolgt demnach bei 6 m bis 8 m Meisselanhub durchschnittlich in einer Minute ein Meisselstoss.

Der Meisselschacht ist auf $2{\cdot}5 \times 2{\cdot}5$ m Weite mit Eichenholz ausgefüttert und enthält in den vier Ecken lothrecht bis 4 m über Deck reichende eisenbeschlagene Leitbalken für das aus vier Balken gezimmerte, gleichfalls mit Eisen beschlagene Führungskreuz, durch dessen vierseitige Mittelöffnung von 600×600 mm Weite der etwa 450×450 mm starke Meissel frei durchfällt, sich dabei aber um seine Achse nicht drehen kann. Das lose Führungskreuz wird, je nach der Tiefe des Wassers und des zu zertrümmernden Felsens, an den Leitbalken in solcher Höhe mittelst Vorsteckbolzen festgestellt, dass der Kopf des unten aufstehenden Meissels noch darüber hervorragt, um von der Fangglocke erfasst werden zu können. Im regelrechten Betriebe hakt sich der Winkelhebel der Fangglocke beim Aufschlagen auf den Meisselkopf selbstthätig in dessen Oese ein, so dass der Meissel nach eingerückter Kettentrommel von der Winde so hoch gezogen wird, bis das für eine bestimmte Fallhöhe festgesteckte Auslösetau des Hebels, stramm gezogen, diesen aus der Oese klinkt und den Meissel fallen lässt; wird dann die Kettentrommel der Winde ausgerückt, so fällt die 1200 kg schwere Fangglocke bei ablaufender Kette wieder auf den Meisselkopf herunter, um ihn wie früher zu fassen und das Arbeitspiel fortzusetzen.

Die Fallmeissel werden aus Schmiedeisen 6 bis 8 m

lang, in der Mitte 400 × 400 mm bis 500 × 500 mm stark und nach den Enden zu mit etwas schwächerem Querschnitt angefertigt; sie sind unten einschneidig und haben eine 1·5 bis 2·5 m lange, 100 mm dicke, in der Schneidenbreite durchgehende Stahlseele mit etwa 90gradigem Schneidenwinkel eingeschweisst.

Diese Schneidengestaltung hat den Vorzug, dass sich der Schneidenwinkel der jeweiligen Beschaffenheit des Gesteins im Betriebe von selbst anpasst, indem bei tieferem Eindringen des Meissels in weicheres Gestein das seitliche Schmiedeisen mehr abgenützt wird als die Stahlschneide und demzufolge der Meissel sich zuspitzt, während er in härteres Gestein weniger tief eindringt, an den Seiten also weniger abgenützt wird und demgemäss stumpf bleibt.

Am oberen Ende verjüngt sich die Meisselstärke auf 280 × 280 mm und geht in den 210 × 210 mm starken Meisselkopf über, mit dem eine zweilappige Stahlöse verschraubt ist, deren Bügel einen mit der inneren Glockenform übereinstimmenden keiligen Querschnitt besitzt.

Die Anfertigung dieser 8 t bis 10 t schweren Meissel ist schwierig; sie können zuverlässig nur von Krupp in Essen hergestellt werden. Anfänglich brachen die Meissel nach kaum 100 Stössen, jetzt ist ihre Haltbarkeit bis auf mindestens 60.000 Stösse gesteigert; einzelne sollen sogar 120.000 Stösse geleistet haben, bis der Bruch eintrat; dieser wird durch einen dumpfen Klang des aufstossenden Meissels angezeigt und erfolgt stets im mittleren Theile mit krystallinisch gewordenem Gefüge.

Die gusseiserne Fangglocke von 865 mm Höhe ist vierseitig mit unten 730 mm und oben 400 mm Seitenlänge; die Fangöffnung beherrscht 550 × 550 mm Fläche und verläuft nach oben in beiden Lothschnitten keilig, so dass die Oese des Meisselkopfes stets richtig gefasst wird. Die Glocke hat aber einen Mittelschlitz; in diesem ist der schmiedeiserne drehbare Winkelkolben durch einen Querbolzen befestigt, an dem auch der Schäkel für die Lastkette sitzt; der kürzere, im seitlichen Glockenschlitz befindliche Hebelarm ist mit Anschlag an der Glocke und mit einer Fangnase versehen, während der längere obere Hebelarm durch eine 300 mm hohe Stahlfeder von 80 kg Spanndruck mittelst des in Büchsen geführten Stempels stets wagrecht gehalten und dabei der kurze Arm an seinen Anschlag gepresst wird.

Beim Auffallen der Glocke auf den Meisselkopf schiebt der keilige Oesenbügel den abgeschrägten, nach innen vortretenden Hebelarm durch Ueberwindung der Federkraft nach auswärts, bis die Oese so weit eingedrungen ist, dass sie von der Nase des Hebels unterholt werden kann. Das Auslösen des Meissels bewirkt das am Ende des langen Hebelarmes befestigte Zugtau, das gleichfalls den Federdruck überwindet und die Fangnase aus der Oese herausdreht.

Diese Fallmeisselschiffe sind im Betriebe ohne jede Gefahr und verursachen mit ihrem einfachen und dauerhaften Mechanismus wenig Reparaturen und Betriebsstörungen; sie erzeugen bei richtigem Arbeitsverständniss des Schiffsmeisters ein gut zerkleinertes, baggerungsfähiges Trümmergestein und arbeiten bis zu Felstiefen von etwa 40 cm vortheilhafter als die Bohrschiffe; bei zwischen 40 cm und 60 cm zu beseitigender Felstiefe bleibt es, namentlich bei stark zackiger Flusssohle, von den örtlichen Verhältnissen abhängig, ob das Meisselschiff oder das Bohrschiff zweckmässiger ist, während bei über 60 cm Felstiefe die Bohrschiffe zumeist den Vorzug verdienen.

Die Baggerschiffe.

Die Hebung und Entfernung der sowohl durch Sprengung mittelst Dynamit als auch durch die Wirkung des Fallmeissels gebrochenen Steinmassen wurde mittelst Baggerschiffe verschiedener Construction bewerkstelligt. Zur Hebung besonders grosser Felsblöcke wurde der Zangenbagger verwendet, ein sehr grosses, stark gebautes Schiff, dessen löffelförmige Zange den zu entfernenden Block fasst und selben, sobald er auf Bordhöhe der nächst dem Baggerschiffe vertauten Steinprahme (Materialplätte) gehoben ist, sachte in dieselbe legt. Bei dieser Arbeit konnte, durch Zuweisung mehrerer Materialplätten, gleich nach erfolgter Hebung insofern eine Sichtung der Blöcke stattfinden, dass — dem Zwecke ihrer späteren Verwendung entsprechend — je eine Plätte mit grösseren, je eine andere mit kleineren Blöcken beladen und dann ohne weitere Manipulation direct an den Bestimmungsort des Gesteins gesteuert oder remorquirt wurde.

Dem Zangenbagger folgten die Kübelbagger, welche das zur Herstellung der Dämme verwendete gröbere Gerölle gleichfalls in Barken verluden, während das kleine Gerölle, von der Strömung des Wassers fortgetragen, die Unebenheiten der neuen Flusssohle, Risse etc. automatisch ausfüllte.

Das Sondirschiff.

Die submarine Beschaffenheit der Flussbettsohle wurde vor Beginn der Arbeit durch Sondirschiffe constatirt, welche überhaupt während der gesammten Dauer der Arbeiten in Verwendung blieben, um nach erfolgter Sprengung den Erfolg derselben nachzuweisen. Die leicht gebauten Sondirschiffe sind an beiden Bordseiten mit auf und ab beweglichen eisernen Stangen ausgerüstet, von deren Gradmessern die jeweilige Tiefe des Fahrwassers abzulesen ist. Besonders sinnreich ist der am „Universalschiffe“ angebrachte Sondirapparat. Am stumpfen Vordertheile des Schiffes, sowie an beiden Bordseiten sind durch eigenthümliche Construction beweglich hergestellte Balken angebracht, deren in das Wasser reichenden unteren Enden so lang sind, um dem Tiefgange eines grossen beladenen Schiffes zu entsprechen, wenn solches bei niedrigstem Wasserstande verkehrt. Geräth nun bei der Thalfahrt einer dieser Balken auf ein Hinderniss, so kippt er um, wodurch die Maschine des Schiffes sofort stoppt und der Meissel an der derart bezeichneten Stelle in Action tritt.

Durch das Zusammenwirken der voranbeschriebenen Maschinen ist es gelungen, eine durchaus gleichmässige Flussbettsohle sowohl im abgedämmten Canale als auch im Bereiche der sonst regulirten Stromabschnitte herzustellen. Diese Gleichmässigkeit ist auch von besonderer Bedeutung für die zukünftige gleichmässige Erhaltung des Fahrwassers, da die Baggerung nachträglich insbesondere bei Hochwässern von den oberen Strecken eindringenden Geschiebes, und zwar bis zur harten Sohle, nunmehr mit Leichtigkeit durchführbar ist und, bei periodischer Vornahme derselben, das Anwachsen von Sandbänken sowohl im Fahrwasser selbst als auch an den Uferseiten mit sicherem Erfolge hintangehalten werden kann.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Cervignano - Reichsgrenze - S. Giorgio di Nogaro. (Anordnung der Commission betreffs Feststellung des Grenzübergangspunktes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Triest unterm 14. September beauftragt, bei der politischen Begehung der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecke der projectirten Fortsetzung der normalspurigen Localbahn Monfalcone-Cervignano zum Anschlusse an das italienische Bahnnetz nächst S. Giorgio di Nogaro gleichzeitig den Grenzübergangspunkt der Lage und Höhe nach, sowie die Richtung und Nivellette der Bahn beiderseits der Reichsgrenze cotenmässig festzulegen.

[E.-M.-Z. 7878/I.]

Projectirte Localbahn Brandeis a. d. Elbe - Neratovic. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Josef Sestak in Brandeis a. d. Elbe vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratovic die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten. Zugleich wird die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 8633/I.]

Kleinbahn Beraun-Konĕprus. (Anschluss an den Rangirbahnhof: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Franz Schön & Wessely in Prag vorgelegten Detailprojectes für den Anschluss der Kleinbahn Beraun-Konĕprus und Beraun-Königshof in km 1·1/6 an den zukünftigen Rangirbahnhof der k. k. Staatsbahnen, resp. für die Variante km 0·7/8—1·9/10 die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung gleichzeitig mit jener des Rangirbahnhofes der k. k. Staatsbahnen einzuleiten. Zugleich wird die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 7423/I.]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Pilsen—Furth i. W.: Bauconsensertheilungen für mehrere Herstellungen in der Station Taus.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stationskohlenschuppens mit Feuerlöschrequisitendepot und eines Drehscheiben-Entwässerungscanals in der Station Taus der Linie Pilsen—Furth i. W. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5870/IV.]

— (Linie Lemberg—Czernowitz—Suczawa: Bauconsensertheilung für die Errichtung eines Wächterhauses in km 39·22.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Herstellung eines gemauerten Wächterhauses sammt Nebengebäude in km 39·22 der Linie Lemberg—Czernowitz—Suczawa im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6030/IV.]

— (Linie Jaroslau—Sokal: Bauconsensertheilung für eine Signalhütte in Dziewięcierz.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Herstellung einer Signalhütte in der Ausweichstelle Dziewięcierz der Linie Jaroslau—Sokal im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6046/IV.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau—Freiberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von dem Gutsbesitzer Edmund Söllinger in Braunsberg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Mähr.-Ostrau der Linie Wien—Krakau der Kaiser Ferdinand-Nordbahn über Witkowitz und Braunsberg nach Freiberg zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Stauding-Stramberger Localbahn mit einer Abzweigung von Braunsberg nach Unter-Sklenau die Trassenrevision auf den 26. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 12.257/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

In der Strecke Oeblarn—Gröbming der Linie Amstetten—Selzthal—Innsbruck wurde am Mittwoch den 21. October der Gesammtverkehr mit Personenzug Nr. 2211 wieder aufgenommen. Von diesem Tage angefangen verkehren daher die Pariser Schnellzüge Nr. 101 und 102 wieder über die normale Route.

Verschiedene Mittheilungen.

Frachtberechnung für Wagenladungen in Russland. (Circulare des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten vom 26. 31. August a. St., 7./12. September n. St. 1896.) Nachdem die Tragfähigkeit einer grossen Zahl von Wagen der russischen Eisenbahnen erhöht worden ist, hat der Conseil für Tarifangelegenheiten auf Antrag des Departements für Eisenbahn-Angelegenheiten Folgendes verfügt:

1. dass mit Giltigkeit vom 1./13. Jänner a./n. St. 1897 die Frachtberechnung nach den Wagenladungs-Frachtsätzen für Artikel, die in einer Menge von 750 Pud = 12.300 kg in einem Wagen untergebracht werden können, unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 750 Pud = 12.300 kg zu erfolgen hat, und dass diese Massnahme nach Möglichkeit auf alle internen und internationalen Verkehre ausgedehnt werde;
2. dass die „Anmerkung" zu den bestehenden Bestimmungen über die Normen der zulässigen Gewichtsabgänge bei Gütern, die auf den Eisenbahnen befördert werden (Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 82 ex 1887), aufgehoben wird;
3. dass die Bahnanstalten verpflichtet werden, bei Beförderung der Artikel: Erden und Thon (ganze Gruppe 38 der Waarennomenclatur), Erze (ganze Gruppe 92), Salz (ganze Gruppe 101), Düngemittel (ganze Gruppe 111), Steinkohlen, Torf und Kisjak (ganze Gruppe 112) in ganzen Wagenladungen und in loser Verladung (unverpackt), das die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens übersteigende Gewicht bis zu der mit Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten (Sammlung der Gesetze und Verordnungen Nr. 211 ex 1894) festgesetzten Norm für die Belastung der Wagen gebührenfrei zu befördern.

Auf Anordnung des Finanzministers ist die vorstehende Verfügung des Conseil für Tarifangelegenheiten sämmtlichen russischen Eisenbahnen mit dem Bemerken zur Danachachtung bekannt gegeben worden, dass

a) die mit 1./13. Jänner a./n. St. 1897 in Kraft tretende Frachtberechnung nach den Wagenladungs-Frachtsätzen unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 750 Pud = 12.300 kg mit geringen Abweichungen für jene Artikel Anwendung zu finden hat, welche in dem vom LV. allgemeinen Congresse der Vertreter russischer Eisenbahnen gelegentlich der Berathung dieses Gegenstandes aufgestellten Verzeichnisse enthalten sind;

b) dass die im Sinne der vorstehenden Verfügung für einzelne Artikel festgesetzten neuen Normen hinsichtlich des gebührenfrei zu befördernden Uebergewichtes mit 1./13. October 1896 in Wirksamkeit treten und die Frachtberechnung für diese Artikel bei Beförderung in loser Verladung (unverpackt) wie folgt stattzufinden hat: für Mengen bis 610 Pud = 10.000 kg — für 610 Pud = 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, und für Mengen über 610 Pud = 10.000 kg — für das wirkliche Gewicht der Sendung abzüglich des zulässigen Uebergewichtes, in minimo für die Tragfähigkeit (Ladegewicht) des benützten Wagens. (Osteuropäische Tarifrundschau Nr. 40, S. 320.)

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem k. k. Statthaltereirathe und Bezirkshauptmann Octavian Freiherrn Weber von Ebenhof in Jungbunzlau die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno übertragen.

[E.-M.-Z. 9510/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der in Nummer 92 dieses Blattes vom 15. August 1896 auf Seite 1575 enthaltenen Kundmachung [591] soll es anstatt „dunap. t. p. und im Specialtarif III" richtig heissen „dunap. t.-p.-u. in Specialtarif III."

Wien, am 20. October 1896. [765]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Eliminirung der Station Alexandrowo aus dem Ausnahmetarife für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 scheidet die Station Alexandrowo der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg aus dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2, für den rubricirten Verkehr aus. Die genannte Station ist demnach nebst den für dieselbe in der Schnitt-Tafel II des vorerwähnten Tarifes, Seite 19, vorgesehenen Schnitt-Frachtsätzen vom bezeichneten Termine ab zu eliminiren.

Wien, am 20. October 1896. [766]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes,

Der in Nummer 106 vom 17. September 1896 verlautbarte neue Tarif für den vorbezeichneten Verkehr (giltig vom 1. November 1896) kann durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 1·30 Kronen oder 1·10 Mark bezogen werden.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach der Station Probstzella des Directionsbezirkes Erfurt treten, insoweit sie Erhöhungen in sich schliessen, erst am 1. Jänner 1897 in Wirksamkeit; bis dahin bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze des gleichnamigen Tarifes vom 1. October 1892 in Geltung.

Wien, am 23. October 1896. [767]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. October 1896, Z. 3865/III, wird die tarifmässige Auf- und Abladefrist für Güter in ganzen Wagenladungen während der Zeit vom 25. October bis 31. December 1896 von zwölf auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, im October 1896. [768]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. October 1896, Z. 5541/IV, werden auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den in deren Betrieb stehenden Localbahnen vom 25. October 1896 angefangen die Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen bis auf Weiteres auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, im October 1896. [769]

Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr.

Einführung eines Nachtrages I.

Mit 1. October 1896 ist zu dem Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893, ein Nachtrag I, enthaltend:

1. Aenderung des Titels des Haupttarifes und
2. Ausserkraftsetzung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Olmütz einerseits und Wichstadtl-Lichtenau andererseits,

in Kraft getreten.

Wien, am 22. October 1896. [770]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Anwendbarkeit der im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen geltenden Reexpeditionsbegünstigung auf Sendungen, welche in einer hinter der Versandtstation gelegenen Einlagerungsstation reexpedirt werden. Ueber eine diesbezügliche Anfrage einer k. k. Staatsbahn-Direction hat das Eisenbahnministerium derselben unterm 25. September 1896 bekanntgegeben, dass schon auf Grund der gegenwärtigen Fassung der Bestimmungen über die Reexpedition im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, Ziffer IX, auch jene im Uebrigen unter diese Bestimmungen fallenden Sendungen der Reexpeditionsbegünstigung theilhaftig werden, welche auf einer hinter der Versandtstation gelegenen Einlagerungsstation reexpedirt werden, bei denen also eine und dieselbe Strecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen doppelt befahren wird. [E.-M.-Z. 915/III.]

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (Erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Luxemburg andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.) Die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 19. Juli (R.-G.-Bl. S. 193) veröffentlichten Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands finden, nachdem die grossherzoglich luxemburgische Regierung auf Grund der mit ihr getroffenen Vereinbarung ihnen zugestimmt hat, auch im Deutsch-Luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung. (Deutsches Reichsgesetzblatt 1896, Nr. 32, S. 703.)

Verantwortlichkeit der Schlafwagen-Gesellschaft für den Gepäckstransport. (Urtheil des Cassationshofes in Paris vom 3. Februar 1896.) In einem gegen eine Schlafwagen-Gesellschaft angestrengten Process hat der französische Cassationshof sich dahin ausgesprochen, dass die Schlafwagen-Gesellschaft neben der Eisenbahn als Theilnehmer am Frachtvertrage zu betrachten sei, und dass sie demgemäss, abgesehen

von einer etwaigen persönlichen Verschuldung ihrer Angestellten, nur für den Verlust oder die Beschädigung der ihr ausdrücklich anvertrauten Sachen, nicht aber für das im Besitze des Reisenden verbleibende und nicht eingeschriebene Handgepäck haftet: „Die Verantwortlichkeit der Schlafwagen-Gesellschaft kann nicht aus den Artikeln 1952 und 1953 des C. C., welche sich auf die bei den Gastwirthen gemachten Depositen beziehen, hergeleitet werden; der Reisende, welcher Handgepäck bei sich hat, das er während der Reise ununterbrochen selbst zu überwachen in der Lage ist, kann nicht als ein Depositor betrachtet werden." (Il consulente dell' impiegato ferroviario Nr. 5, S. 144.)

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Einführung des Nachtrages III.) Am 1. October ist der Nachtrag III zum Tarife für den obenbezeichneten Güterverkehr in Kraft getreten. Er enthält neben Aenderungen des Tarifes neue, sowie zum Theil ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a. M., Breslau, Bromberg, Danzig, Posen und Königsberg, ferner Aenderungen einiger Ausnahmetarife und endlich den neuen Ausnahmetarif 4 C für Rübenerde.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Preussischer Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr, Vieh- etc. Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Oberhessisch- und Oldenburgischen Staatsbahnen und den angrenzenden Privatbahnen, Stettin-Schlesisch Märkisch-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr, Mitteldeutscher Vieh- etc. Verkehr, Hanseatisch-Ostdeutscher Vieh- etc. Verkehr, Reichsbahn-Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr, Ungarisch-Deutscher Viehverkehr, Oberschlesischer Steinkohlenverkehr, Niederschlesischer Steinkohlenverkehr, Güterverkehr für Gruppe II der Preussischen Staatsbahnen. (Einbeziehung des neuen Breslauer Schlacht- und Viehhofes als Tarifstation in die vorbezeichneten Verkehre.) Der mit dem 1. October zur Eröffnung gekommene, an die Station Mochbern angeschlossene neue Breslauer Schlacht- und Viehhof wurde vom genannten Tage ab in die Tarife für die vorbezeichneten Verkehre, jedoch nur für Sendungen in Wagenladungen, als selbstständige Tarifstation unter der Bezeichnung „Breslau Viehhof" in demselben Umfange einbezogen, in welchem die Station Mochbern in diese Tarife aufgenommen ist.

Für die Sendungen, bezw. die Viehbegleiter nach und von Breslau Viehhof kommen die in den Tarifen für die Station Mochbern vorgesehenen Frachtsätze etc. und ausserdem eine Ueberfuhrgebühr von 7 Mk. 50 Pfg. für jeden Eisenbahnwagen zur Berechnung.

Die Frachtsätze für Breslau Viehhof im Ungarisch-Deutschen Viehverkehr sind von den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Alle Sendungen für Breslau Viehhof sind an die Verwaltung des Schlacht- und Viehhofes zu adressiren mit dem Zusatze „Für Rechnung des Herrn N. N." Die Desinfectionsgebühr für die in Breslau Viehhof zu entladenden Viehwagen beträgt für einen einbödigen Wagen 2 Mk. und für einen mehrbödigen Wagen 3 Mk.

Königlich Preussische Staatsbahnen, Grossherzoglich Oberhessische Staatsbahnen, Grossherzogl. Oldenburgische Staatsbahnen und angeschlossene Privatbahnen. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. October 1896 ist ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft getreten, giltig:

I. für den Wechselverkehr zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Stationen folgender Bahnen:

a) der Altdamm-Kolberger, Ostpreussischen Südbahn und der Nebenbahn Hansdorf-Priebus;
b) der Dahme-Uckroer, Marienburg-Mlawkaer und Stargard-Küstriner Eisenbahn;
c) der Meppen-Haselünner Eisenbahn und Bentheimer Kreisbahn;
d) der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Krossener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Neuhaldensleber, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn;
e) der Grossherzoglich Oberhessischen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn, der Braunschweigischen Landes-, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Halberstadt-Blankenburger, Kreis-Oldenburger, Farge-Vegesacker und Hoyaer Eisenbahn, der Holländischen Eisenbahn (bezüglich der Stationen Bentheim, Kranenburg, Kranenburg [Grenze], Gildehaus, Gildehaus [Grenze] und Schüttdorf), der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn (bezüglich der Stationen Asperden, Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem und Xanten) andererseits;

II. für den Binnenverkehr der Dahme-Uckroer, Marienburg-Mlawkaer und Stargard-Küstriner Eisenbahn;

III. für den Binnen- und Wechselverkehr der zu d) genannten Bahnen unter sich;

IV. für den Wechselverkehr der zu e) genannten Bahnen unter sich und mit den Bahnen zu d);

V. für den Wechselverkehr der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Durch denselben werden für Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen u. s. w.) und Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse u. s. w.) in Wagenladungen die Unterschiede in den Einheitssätzen der östlichen und westlichen Eisenbahnen beseitigt und die niedrigen Tarifsätze der östlichen Staatsbahnen auf den gesammten Verkehr ausgedehnt. Ausgenommen hievon ist die Dahme-Uckroer, Marienburg-Mlawkaer, Oberhessische und Ostpreussische Südbahn, für deren Strecken die bisherigen Sätze bestehen bleiben.

Aufgehoben werden hiedurch nunmehr vollständig die Tarife für:

1. den östlichen Vieh- etc. Verkehr vom 1. April 1895;
2. den westlichen Vieh- etc. Verkehr vom 15. Mai 1895;
3. den ost-westlichen Vieh- etc. Verkehr vom 1. April 1895;
4. den Binnen-Vieh- etc. Verkehr der Stargard-Küstriner Eisenbahn vom 1. October 1889;
5. den Staatsbahn-Stargard-Küstriner Vieh- etc. Verkehr vom 1. Juni 1893.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Preussischen Staatsbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Russland. (Zollfreie Rückbeförderung ins Ausland der in Russland in Privatniederlagen eingelagerten Waaren.) Laut Circular des russischen Zolldepartements vom 10./22. August a./n. St. hat der Finanzminister angeordnet, dass die Rückbeförderung der in Lagerräumen von Privaten eingelagerten Waaren ins Ausland ohne Entrichtung eines Zolles gestattet werde. Eine Ausnahme hievon machen nur flüssige Waaren, auf die das Verbot der Rückbeförderung aus Privatlagerräumen auch fernerhin aufrecht bleibt. — Das Verbot, an Stelle der Entrichtung des Zolles die betreffenden, in solchen Niederlagen eingelagerten Waaren zu überlassen, bleibt auch für die Folge in Kraft. (Osteuropäische Tarifrundschau Nr. 39, S. 311.)

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Gmünd** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt im heurigen Jahre eine Vergrösserung der Wagenlackirerei und der Wagenmontirung, sowie die Herstellung eines Schuppens für die Schubleiter zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 51.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 13. November 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im October 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knndgemacht in Durchführung der Verordnuug des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1667	S ü d b a h n - G e s e l l s c h a f t		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Boglár Szántód Sió-Fok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán	Velencze	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodncten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Heller incl. ungar. Steuer	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	(gegen anf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze, n. zw. bei Provenienz von: Boglár Szántód Sió-Fok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán	Triest S.B. und Fiume					223 216 212 205 202 200				
1668			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecke Budapest S.B. bis Nyék	Velencze					188 Heller incl. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze	Triest S.B. und Fiume									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
1669	S ü d b a h n - G e s e l l s c h a f t		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecke Uj-Szöny bis Székesfehérvár	Velencze	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f		206 Heller incl. ungar. Steuer		I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze	Triest S.B. und Fiume									
1670			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	a) Stationen der Strecke Uj-Szöny incl. bis Székesfehérvár incl. b) Stationen der Strecke Budapest S.B. incl. bis Tárnok incl.	Martonvásár			V e r s c h i e d e n		a) 214 Heller incl. ungar. Steuer b) 188 Heller incl. ungar. Steuer		V e r s c h i e d e n		
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Martonvásár	Triest S.B. und Fiume									
1671			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Boglár Szántód Sió-Fok Lepsény Polgárdi Szahad-Batthyán	Martonvásár									
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Martonvásár, und zwar bei Provenienz von: Boglár Szántód Sió-Fok Lepsény Polgárdi Szahad-Batthyan	Triest S.B. und Fiume						Heller inclus. ungar. Steuer 230 222 217 210 207 204				

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1672	1673	1674
Die Publication erfolgt: von der			
Die Publication erfolgt: und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	und die hieraus erzeugten Mahlproducte
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Uj-Szöny und Lajta-Szt. Miklós—Geise. b) Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und Kanizsa—Csáktornya	Laibach S.B. oder Franzdorf	Laibach S.B. oder Franzdorf
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Laibach S.B. oder Franzdorf	Sziszek	Südbahnstationen der ungar. Linien und Kelenföld transit, jedoch exclusive Zaprešič—Sziszek und Fiume
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Triest S.B. und Fiume	Laibach S.B. oder Franzdorf	Cilli
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	188 Heller, bezw. incl. ungar. Stener	136 Heller, bezw. incl. ungar. Stener	a) 188 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 156 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1675	1676	1677
Die Publication erfolgt von der Name der			
für Artikel	Weizen. Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekoru), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	und die hieraus erzeugten Mahlproducte
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Südbahnstationen der ungarischen Linien nnd Keienföld transit, jedoch excius. Zaprešič—Sziszek und Fiume	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Uj-Szöny und Lajta - Szt. Miklós—Geise; b) Stationen der Strecke Barcs—Zákány—Mnra-Keresztür	Barcs
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf	Kanizsa	Kanizsa
	Cormons transit	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)
	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., hezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstignngsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodncten, hezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt		
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Locaitarif		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	240 Heller, bezw. incl. nngar. Steuer	Verschieden	210 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	240 Heller, bezw. incl. nngar. Steuer	a) 188 Heller incl. ungar. Steuer b) 156 „ „ „ „	136 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	74 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen hezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1678	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken: Komárváros—Budapest S.B., Lajta-Szt. Miklos—Gelse und Székesfehérvár—Uj-Szöny	a) Marburg b) Feistritz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif						
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Marburg b) Feistritz	Triest S.B. und Fiume									
1679			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken: Barcs—Zákány und Kanizsa—Csáktornya	a) Marburg b) Feistritz			Verschieden						
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	a) Marburg b) Feistritz	Triest S.B. und Fiume									
1680			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Zákány loco und transit	Kanizsa			Verschieden		a) 164 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer, b) 172 „ „ „ „				
			und die hieraus erzeugten Mahlprodncte	Kanizsa	Wien (Matzleinsdorf)			131 Heller incl. ungar. Stener		118 Heller incl. ungar. Stener				
								Verschieden		a) 196 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer, b) 204 „ „ „ „				
								13 Heller		Verschieden				
								Im Rückvergütungswege						

Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1681	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken: Tétény incl.—Csáktornya incl. (jedoch excl. Székesfehérvár), Nagy-Igmánd incl.—Moba incl., Nagy-Czenk incl.—Kanizsa incl. (jedoch excl. Szombathely), und Mura-Keresztur incl.—Bares incl.	Brixen Brixlegg Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die zugestandenen Frachsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten und Malz, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Verschieden	0·42 Heller pro 100 kg und 1 km, plus je 8 Heller Mgb. pro 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Hellerfrachtheile auf ganze Heller zufzurunden sind	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc., denen bezüglich der Mahlproducte und Malzsendungen die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Stationen der Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.	Brixen Brixlegg Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Schwaz Steinach Sterzing Wörgl										
1682			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch exclusive Zapresic—Sziszek und Fiume)	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld Marburg Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Wildon										
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte, sowie für Malz	Stationen der Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz S.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld Marburg Pernegg Puntigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Wildon										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1683	Südbahn-Gesellschaft		Getreide, dann Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Budapest S.B. Promontor Tétény Tárnok Martonvásár Nyék Velencze Dinyés Nagy-Igmánd Kis-Bér Moór Bodaik Moha Székesfehérvár Szabad-Batthyán Polgárdi Lepsény Sió-Fok Szántod Boglár Balaton-Szt. György Komárváros Kanizsa Zákány Góla Berzencze Vizvár Babocsa Barcs Legrád Mura-Keresztur Kotor-Also-Domboru Mura-Király Csáktornya	P e r i t r a n s i t	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen nach Stationen der Strecken Verona—Modena, Modena—Parma—Piadena—Cremona—Mantua, sowie westlich hievon gelegenen Stationen bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887, bezw. Localtarif	V e r s c h i e d e n 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 264 262 258 256 248 246 238 228 220 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 Heller incl. ungar. Steuer	V e r s c h i e d e n Heller incl. ungar. Steuer	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1684	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Szisszek	Cormons transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen mit directen, nach einer italienischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	15·96 Francs pro Tonne 1000 kg	13·50	2·46	Im Kartirungswege		
1685	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte	Velencze	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	170 Heller incl. ungar. Steuer	144 Heller incl. ungar. Steuer	26 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1686	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hornvieh	Balaton-Szt. György	Wien St. Marx	Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des nebigen Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 1	Heller pro Quadratmeter Ladefläche inclus. Mgb. und ungar. Steuer			Im Kartirungswege		
						a) bei Benützung gewöhnlicher gedeckter Lastwagen oder einer Etage eines Etagewagens pro Quadratmeter			531	490	41			
			Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh			b) pro Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Etagewagens			672	668	4			
									943	940	3			
1687	**Südbahn-Gesellschaft**		Papier und Pappendeckel	Triest S.B. und Fiume	Bruck a. M.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die angeführten Sätze haben nur Geltung für Sendungen, die nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen, sowie nach Spanien, Tunis, Algier und Marokko bestimmt sind, dann für Sendungen, welche via Suez-Canal befördert werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	282	194	88	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine; 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seekanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Frohnleiten				268	188	80			
					Gratwein				264	184	80			
					Graz S.B.				260	180	80			
					Kalsdorf				250	180	70			
					Kapfenberg				282	196	86			
					Mürzzuschlag				299	208	91			
					Peggan				268	186	82			
					Puntigam				255	180	75			
					Spielfeld				232	180	52			
					Wildon				244	180	64			
									Heller, bezw. inclusive ungar. Steuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1688	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Wolle, ungewaschene (schmutzige), der Pos. 1918/965 des deutschen Textes der Waarenclassification für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Pontebba transit Peri transit	Vöslau-Gainfarn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 40·70 b) 37·— a) 51·40 b) 45·40 Francs pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Kartirung		
1689	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südbahn-Gesellschaft	Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hainburg Deutsch-Altenburg Petronell Rohran Pachfurth Bruck a. L. St.E.G. L.B. Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf St.E.G. Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Mannersdorf Klein-Neusiedl oder vice versa	Pottendorf-Landegg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für Classe C, bezw. Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 17·9 17·9 16·1 14·8 14·3 12·7 11·7 10·1 9·1 9·1 9·6 11·9 12·2	Variabel	Kartirung Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1690	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure und Salzsäure	Hruschau Petrowitz	Budapest-dunapartiteherpályaudvár Budapest-Józsefváros Budapest-fövárosi közraktárak Budapest-nyugotipályaudvár Budapest-Lipótváros Budapest-kiterö	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II — Heft 4, vom 1. April 1896 Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II — Heft 2, vom 1. Jänner 1896	Kreuzer 113 115 116 116 116 118 118 118	94·0 97·4 102·0 99·0 99·0 105·4 102·4 102·4	19·0 17·6 14·0 17·0 17·0 12·6 15·6 15·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder rückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Hruschau Petrowitz	Budapest-Kelenföld Budapest-deli vasut helyben (Südbahnhof loco) Ó-Buda-Filatorigát									

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1691	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen		Ein Locomotivkessel	Locomotiv-Bestandtheile (Siederöhren etc.)	Eine Schnellzugslocomotive, auf eigenen Rädern laufend								
						Wien (St.E.G.)	Bubna	Wien (St.E.G.)	Bubna					
				Wien (St.E.G.)	Bubna	Bubna	Wien (St.E.G.)							
				Die nebigen Transportgegenstände müssen zu Dienstzwecken der Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt sein und von dieser Verwaltung aufgegeben oder bezogen werden. Frachtzahlung für das Effectivgewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen									
				Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende September 1897										
				Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif										
				84 kr.	84 kr.	84 kr.								
				53 kr.	53 kr.	53 kr.								
				31 kr.	31 kr.	31 kr.								
				Im Kartirungswege										
1692	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Ung.-Ostra								
				Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen										
				Bis auf Widerruf, längstsens aber bis Ende März 1897										
				Localtarif										
				6·5 kr.										
				5·6 kr.										
				0·9 kr.										
				Im Kartirungswege										
				Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen										
1693	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen		Schwefelkies	Margitfalu	Liesing								
				Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1200 Tonnen. Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen										
				Vom 10. October 1896 bis Ende December 1896										
				Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 3, im Südwestösterr. Eisenbahnverband										
				158 Heller										
				124 Heller										
				34 Heller										
				Im Rückvergütungswege										
				Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Partei als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1897 bei der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vorzulegen sind										
1694	Eisenbahn Wien-Aspang			Malz und Malzkeime	Getreide									
				Traiskirchen										
				Maria-Lanzendorf										
				Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	In beliebigen Mengen									
				Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen										
				Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897										
				Localgütertarif										
				10·3 kr.	11·0 kr. 10·3 kr.									
				6·5 kr.	6·5 kr.									
				3·8 kr.	4·5 kr. 3·8 kr.									
				Im Kartirungswege										

Fortlaufende Nummer	1695	1696	1697
Die Publication erfolgt	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Zucker aller Art (Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Drahtstifte	Thon der Position T—14 h der Güterclassification des Tarifes Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits, Abtheilung B, giltig vom 1. März 1896
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lundenburg	Assling	Vallendar, Station der kgl. Preussischen Staatsbahnen (Directionsbezirk Frankfurt a. M.)
nach	Belz Lubaczów Rawa ruska Sokal	Triest-Freihafen (für Sendungen nach der Levante, Ostindien, China und Japan)	Bleistadt, Station der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverkehr	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Bezahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. November 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897
Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 5, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Tarif für den Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverkehr vom 1. September 1892	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	39 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	kr. 135 125 131 139	34 kr.	1·26 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)		5 kr.	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Für Sendungen, welche im Zollgebiete von Triest zur Abgabe gelangen und von dort binnen 12 Monaten, vom Tage des Eintreffens in Triest gerechnet, nach den vorgenannten überseeischen Plätzen befördert werden, gelangt der ermässigte Frachtsatz im Rückvergütungswege zur Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefe für die Beförderung ab Assling bis Triest und der einschlägigen Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung ab Triest nach den bezüglichen überseeischen Plätzen. Diese Documente sind der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach längstens drei Monate nach erfolgter Weiterverfrachtung ab Triest vorzulegen	
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1698	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Strohmatten	Garsten	Wien I (K.F.B.)	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	115 kr. 93 kr.	97 kr. 67 kr.	18 kr. 26 kr.	Im Kartirungswege			Die Sendungen müssen von der k. k. Strafanstalt in Garsten aufgegeben werden
1699	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Bozen-Gries	Wr.-Neustadt und vice versa	Sendungen müssen zur Reparatur bestimmt sein, resp. aus der Reparatur retour gehen und Seitens der Bozen-Meraner Bahn zur Aufgabe gelangen, resp. an dieselbe adressirt sein. Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	264 Heller	207 Heller	57 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
50	Nr. 119 vom 17. October 1896	1590	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rundholz der Pos. H—19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen		An Stelle der in Rubrik 13 aufgeführten Bestimmung hat Nachfolgendes zu treten: Gegen bis längstens Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewerkstelligende Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen ein Holzindustrie-Etablissement als Empfänger erscheint	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 123. Wien, 27. October 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1897. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. October 1896, Z. 4001/III, betreffend die Uebertragung der die Handhabung des Ausnahmetarifes für Baumaterialien betreffenden Agenden an die k. k. Staatsbahn-Directionen.

Vom 15. November 1896 angefangen werden die Agenden betreffs fallweise Zugestehung der Anwendung der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen enthaltenen Ausnahmetarife für die frachtgutmässige Beförderung von in Mengen von mindestens 500 kg pro Frachtbrief aufgegebenen

a) Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenständen zu Neuanlagen und Erweiterungen von Industrieetablissements, incl. der dazu gehörigen Beamten- und Arbeiter-Wohnhäuser;
b) Baumaterialien zu Bahnanlagen für forst- und landwirthschaftliche Zwecke

den k. k. Staatsbahn-Directionen übertragen.

Es sind daher von diesem Zeitpunkte angefangen alle auf diese Ausnahmetarife bezugnehmenden Eingaben, sowohl wegen Zugestehung derselben, Abänderung angemeldeter oder Anmeldung neuer Transporte, Prolongation des Zugeständnisses und Rückvergütung der Frachtdifferenzen, bei jener k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen, in deren Amtsbereiche jene Station sich befindet, an der das zu begünstigende Industrieetablissement, bezw. die zu begünstigende Bahnanlage liegt.

Wien, am 22. October 1896.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1897.

I.

Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1897 werden für Bauten an den schiffbaren Gewässern der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder 4,778.790 (+ 1,550.790) fl. angesprochen, wovon 3,598.790 (+ 295.790) fl. auf den Etat des Ministeriums des Innern und 1,180.000 fl. auf das Investitionspräliminare des Jahres entfallen.

Von dem Seitens des Ministeriums des Innern eingestellten Betrage gehen 1,196.960 (+ 92.630) fl. auf das ordentliche und 2,401.830 (+ 203.160) fl. auf das ausserordentliche Erforderniss. Das ordentliche Erforderniss theilt sich auf die einzelnen Königreiche und Länder dergestalt auf, dass auf Niederösterreich 279.150 fl., auf Oberösterreich 230.910 fl., auf Salzburg 55.000 fl., auf Steiermark 48.900 fl., auf Kärnten 37.800 fl., auf Krain 13.400 fl., auf Tirol und Vorarlberg 69.350 fl., auf Böhmen 212.000 fl., auf Mähren 500 fl., auf Schlesien 2400 fl., auf Galizien und Krakau 241.850 fl. und auf die Bukowina 5700 fl. entfallen. Nach Titeln werden beansprucht: an Wasserbaubeiträgen 9270 fl., für die Herstellung und Reparatur der Bauzeugmagazine, für Mieth- und Grundzinse 3250 fl., für die Erhaltung der bestehenden Wasserbauwerke 1,088.040 Gulden, als Werth der den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für die Erhaltung der Wasserbauwerke

zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke 12.000 fl., für verpachtete Erhaltungsarbeiten 44.500 fl., für die Bezüge des minderen Wasserbaupersonales 16.730 fl., für Remunerationen und Aushilfen dieses Personales 670 fl., für Bauzeug- und Requisitenanschaffung 2670 fl., für allgemeine Grundentschädigung und für verschiedene Auslagen 19.220 fl.

Mehransprüche im ordentlichen Erfordernisse werden gestellt: für Oberösterreich 25.910 fl., für Salzburg 16.000 fl., für Steiermark 50 fl., für Mähren 500 fl., für Schlesien 800 fl., für Galizien mit Krakau 48.850 fl., für die Bukowina 3200 fl., zusammen 95.310 fl. Ein Minderanspruch von 2680 fl. findet sich im Erfordernisse für Tirol und Vorarlberg. Nach Titeln genommen, entfällt das Mehrerforderniss insbesondere auf die Herstellung und Reparatur der Baumagazine, dann Mieth- und Grundzinse, auf die Erhaltung der Wasserbauwerke, den Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden Weidenruthen und Pflöcke und auf die verpachteten Erhaltungsbauten. Bei der Herstellung und Reparatur der Bauzeugmagazine, den Mieth- und Grundzinsen ist der Mehranspruch begründet in den grösseren Kosten für die Instandhaltung der Telegraphen-Signalgebäude an der Donau, dann der Bauzeugmagazine am Rhein- und Nocefluss, durch die Neuerrichtung von zwei für den Betrieb der beiden Dampfremorqueure in Galizien unentbehrlichen Kohlenmagazine in Tarnobrzeg und Dąbrowa wrzavska, durch die Miethe eines neuen Bauzeugmagazines in Brinje und durch die Erhöhung der Miethzinse. Bei der „Erhaltung der Wasserbauwerke" ist das Mehrerforderniss der in Folge der bedeutenden Zunahme der Regulirungswerke naturgemäss eintretenden Steigerung der Erhaltungskosten, bei den „verpachteten Erhaltungsarbeiten" den erhöhten Kosten der gemeinsam mit Bayern zu bewirkenden Baggerungsarbeiten an der Salzach zuzuschreiben.

Von dem ausserordentlichen Erfordernisse entfallen auf Niederösterreich 440.000 fl., auf Oberösterreich 382.000 fl., auf Salzburg 49.000 fl., auf Steiermark 66.700 fl., auf Kärnten 57.000 fl., auf Krain 50.000 fl., auf Tirol und Vorarlberg 464.570 fl., auf Böhmen 151.000 fl., auf Mähren 15.000 fl., auf Schlesien 10.000 fl., auf Galizien und Krakau 686.560 fl., auf die Bukowina 20.000 fl., auf Dalmatien 10.000 fl. Mehransprüche werden sonach gestellt: für Oberösterreich mit 37.000 fl., für Tirol und Vorarlberg mit 37.000 fl., für Schlesien mit 3500 fl., für Galizien und Krakau mit 179.660 fl. und für Dalmatien mit 10.000 fl. Ein Minderbedarf ist nur bei Salzburg mit 16.000 fl., bei Böhmen mit 34.000 fl. und bei Mähren mit 14.000 fl. zu erwarten.

Auf die einzelnen Gewässer vertheilt sich das ausserordentliche Erforderniss in nachstehender Weise:

Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres, dann Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches 10.000 fl.; Donaustrombauten 600.000 (+ 50.000) fl., und zwar für die Regulirung der Donau in Niederösterreich 430.000 fl., für jene in Oberösterreich 170.000 (+ 50.000) fl.; Innflussbauten 98.000 (+ 9000) fl., darunter für Bauten in Oberösterreich 82.000 (+ 12.000) fl., für die Regulirung in Tirol 16.000 (— 3000) fl.; Salzach- und Saalebauten 69.000 (— 31.000) fl., und zwar in Oberösterreich 20.000 (— 5000) fl., in Salzburg 49.000 (— 16.000) fl.; Traunflussbauten 110.000 (— 20.000) fl.; Murregulirung 51.000 (+ 45.000) fl.; Draubauten 72.000 fl., darunter 15.000 fl. für die steierische und 57.000 fl. für die kärntnerische Strecke; Savebauten 50.000 fl.; Rheinregulirung 328.570 fl.; Correction der Binnengewässer im österreichen Rheinthale 120.000 (+ 60.000); Moldauregulirung 40.000 (— 40.000) fl.; Elbestrombauten 80.000 (+ 20.000) fl.; Anschaffung eines Regierungsdampfers für die Elbe und Moldau 21.000 (+ 21.000) fl., Aerarialbeitrag zu den Vorarbeiten für die Canalisirung der kleinen Elbe von Melnik bis Königgrätz 10.000 (+ 10.000) fl.; Marchregulirung 14.000 (— 14.000) Gulden; Oder-, Oppa- und Olsaregulirung 11.000 (+ 3500) fl., wovon auf Schlesien 10.000 (+ 3500) fl., auf die mährische Oderstrecke 1000 fl. entfallen; Weichselregulirung 250.000 (+ 59.300) fl.; Dunajec-Correction 60.000 (+ 12.600) fl.; Sanflussbauten 170.000 (+ 41.200) fl.; Dniesterbauten 140.000 (+ 49.800) fl.; Wisłokaregulirung 25.000 (+ 3760) fl.; Bugflussbauten 9900 fl.; Bialaflussregulirung 8660 fl.; Anlage der Weidenculturen zur Gewinnung von Faschinen 10.000 fl.; Pruthflussbauten in der Bukowina 20.000 fl.; Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden Weiden 25.000 fl.; Trockenlegung der Sumpfgründe an der Indroflussmündung bei Salona 10.000 (+ 10.000) fl.

Die Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres und die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches gründet sich auf eine rechtskräftige Entscheidung des Ackerbauministeriums, nach welcher das Aerar zur Erhaltung dieser Anlagen verpflichtet ist. Die Kosten der letzteren sind mit 100.000 fl. veranschlagt, und wurden hiefür in den Jahren 1894—1896 drei Raten à 10.000 fl., zusammen 30.000 fl., bewilligt. Für 1897 werden als vierte Rate ebenfalls 10.000 fl. angefordert.

Bezüglich der Donauregulirung in Niederösterreich ist zu erwähnen, dass auf Grund des Reichs- und des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 6. Juni 1882, R.-G.-Bl. Nr. 68, und n.-ö. L.-G.-Bl. Nr. 52, das Wasserbauärar innerhalb der zwanzigjährigen Bauzeit von 1882 bis 1901 zur Bedeckung der mit 24,000.000 fl. veranschlagten Gesammtkosten der Donauregulirung und Erhaltung der sämmtlichen Regulirungsbauten, einschliesslich jener des Wiener Donaucanals, zwischen der Ispermündung und der österreichisch-ungarischen Grenze, jährlich den Betrag von 700.000 fl. zu leisten hat, welcher mit 430.000 fl. als ausserordentliches und mit 270.000 fl. als ordentliches Erforderniss eingestellt wird. Ausserdem verzichten der Staat, das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien auf die ihnen zukommenden Drittelantheile an sämmtlichen Einnahmen des Donauregulirungsfonds bis zur Maximalhöhe dieser Einnahmen von 300.000 fl. während der Bauzeit, und leistet das Land Niederösterreich während der letzteren einen jährlichen Beitrag von 200.000 fl. Der in jedem Jahre zur Verfügung stehende Baucredit beträgt sonach 1,200.000 fl. Zur Bedeckung des auf den Wasserbau-Etat entfallenden, das ausserordentliche Erforderniss betreffenden Gesammtbeitrages per 8,600.000 fl. wurden bisher in 15 Jahresraten von 1882—1896 je 430.000 fl., zusammen 6,450.000 fl. bewilligt. Für 1897 wird die 16. Jahresrate angesprochen.

Der Anspruch von 170.000 fl. für Donaustrom-

bauten in Oberösterreich ist zur theilweisen Bestreitung der Kosten für die Regulirung bei Schildorf (km 290—291), für die Fortsetzung der Regulirungsbauten bei Brandstadt (km 229) und bei Puchenau-Linz (km 206—209·9), für den Bau des Linzer Winterhafens (km 203·5) nebst der Normalisirung der anschliessenden Stromstrecke für Niederwasser, für die Correction an der Traunmündung (km 195—196), sowie für die Regulirung bei Wallsee (km 161—163·8) und am Struden bei Grein (km 149·6—151) nothwendig. Das Mehrerforderniss wird insbesondere durch die Dringlichkeit der Herstellung des Linzer Winterhafens begründet.

Innflussbauten. Für Correctionsbauten in der Endacher Au, welche mit Rücksicht auf die Behebung des namentlich für die Schiffahrt nachtheiligen verwilderten Flusszustandes dringend nothwendig erscheinen, sind die Gesammtkosten mit 28.000 fl. veranschlagt, wovon 13.000 fl. im Jahre 1896 bewilligt wurden und 10.000 fl. für 1897 angesprochen werden. Behufs Fortsetzung der nach dem Staatsvertrage mit Bayern vom 14. November 1821 und der Nachtragsvereinbarung vom Jahre 1879 auszuführenden Innrecessbauten in der Grenzstrecke vom Sparkenbache bis Windhausen werden wie im Jahre 1896 6000 fl. angefordert. In Oberösterreich ist behufs Erzielung eines regulären Flusslaufes, sowie zur Fixirung der rechtsuferigen Regulirungstrasse auf Grund des Staatsvertrages mit Bayern vom 10. September 1858 die Fortsetzung der Correctionsbauten bei Rothenbuch (km 3·6—4·2), bei Frauenstein (km 15·2—20·2), bei Sunzing (km 21·5—22·7) nothwendig. Auf Grund eines speciellen Einvernehmens mit Bayern ist ferners bei Obernberg (km 30—33·4) ein Durchstich herzustellen, dessen Kosten in erster Linie das Mehrerforderniss gegenüber dem Vorjahre veranlassen. Endlich sind auch bei Gstötten, Schnelldorf und an der Prammündung Bauten vorzunehmen.

Salzach- und Saaleflussbauten. Auch diese Bauten sind auf Grund der mit Bayern abgeschlossenen Uebereinkommen vom 24. December 1820 und vom 9. Februar 1873 zur Fixirung des rechtsseitigen Ufers, sowie zur Sicherung der Schiff- und Flossfahrt und zur Abwendung von Hochwasserverheerungen nothwendig. In der oberösterreichisch-bayerischen Grenzstrecke sollen dieselben in der Mündungsstrecke der Salzach nächst Ueberackern (km 78 bis 79) hergestellt, in der salzburgisch-bayerischen Grenzstrecke an der Salzach bei Aigen und bei Jauchsdorf, an der Saale bei km 2 und bei km 4 bis 5 durchgeführt werden.

Traunregulirung. Der angesprochene Betrag wird zur Regulirung des Niederwasserbettes des Flusses in den Strecken bei Ebensee und von Ebelsberg bis zur Mündung in die Donau, dann zur Ausführung der zur Förderung der Floss- und Schiffahrt in der Strecke Stadl—Kunstmüllerwehr dienenden Bauten benöthigt. Die Kosten der Gesammtregulirung der Traun waren ursprünglich mit 2,140.000 fl. veranschlagt, dürften sich jedoch auf Grund der Detailerhebungen namhaft erhöhen. Bisher wurden für die Traunregulirung 950.000 fl. verausgabt.

Murregulirung. Für die Regulirung des linksseitigen Murufers in Graz durch Anlage eines Quaibaues zwischen der Ferdinands- und der Franz Carl-Brücke, welche von der Stadtgemeinde um den Kostenbetrag von 282.000 fl. ausgeführt wird, leistet das Wasserbauärar einen Beitrag von 67.000 fl. in 10 Jahresraten, und ist pro 1897 die dritte Rate zu entrichten. Die weitere Regulirung der Mur in der Strecke von der Radetzky-Brücke in Graz bis zur steiermärkisch-ungarischen Grenze soll auf Grund des steierischen Landesgesetzes vom 23. August 1896, L.-G.-Bl. Nr. 57, und zwar in der Weise durchgeführt werden, dass in der Zeit vom 1. Jänner 1896 bis zum 31. December 1905 hierauf jährlich 90.000 fl. verwendet werden, wovon der Staat und das Land Steiermark je die Hälfte zu tragen haben. Demzufolge werden pro 1897 für diese Regulirung 45.000 fl., und zwar als zweite Beitragsrate eingestellt. Die erste Rate wurde mit dem Nachtragsgesetze vom 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 133, zum Finanzgesetze pro 1896 bewilligt. Die auf das Land Steiermark entfallenden Quoten werden überdies von 1896—1899 inclusive vom Staate zur Gänze zinsenfrei vorgeschossen. Für die Jahre 1900—1905 wird hierauf ein unverzinslicher Vorschuss von je 21.000 fl. gewährt.

Draueregulirung. Im Interesse der Schiffahrt und zur dauernden Sicherung der auf Grund des Reichs- und des kärntnerischen Landesgesetzes vom 27. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 68, und kärntnerisches L.-G.-Bl. Nr. 14, in der kärntnerischen Draustrecke ausgeführten Regulirungsanlagen sind Ergänzungsbauten erforderlich, und wird für die Correction der Mündungsstrecke des Möllflusses, für den Ausbau der Strecke Feistritz—Hollenburg, sowie für einige andere Regulirungsstrecken der Betrag von 57.000 fl. angesprochen. Für die Theilstrecke Marburg—Polstrau der steierischen Draustrecke werden auf Grund des mit der steierischen Landesvertretung getroffenen Abkommens wie im Vorjahre 15.000 fl. angesprochen. Das Land und die Interessenten haben vertragsgemäss für dieses Jahr einen Beitrag von 20.000 fl. zu leisten.

Saveregulirung. Der Anspruch von 50.000 fl. gründet sich auf das für die Regulirung der 11·5 km langen Strecke Tacin—St. Jakob genehmigte, einen Kostenaufwand von 740.000 fl. erfordernde Project. Die Regulirung ist sowohl im Interesse der Schiffahrt, als auch behufs Sicherung der bedrohten Ortschaften und Brücken, sowie zur Hintanhaltung von Ueberschwemmungen und weiteren Flussentartungen dringend geboten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 520. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. October stellten die Abgeordneten v. Burgstaller, Stalitz und Genossen folgende Interpellation an das k. k. Gesammtministerium:

„Seit Jahrzehnten bei verschiedenen Anlässen wurde sowohl im Reichsrathe als von vielen Landesvertretungen und sonstigen competenten Körperschaften, ja von der hohen Regierung selbst, die unabweisliche Nothwendigkeit anerkannt und ausdrücklich hervorgehoben, dass zur Hebung des Seeverkehres Oesterreichs und zum Schutze seines wichtigsten Reichshafens Triest gegen die stetig wachsende und erdrückende Concurrenz der ausländischen Seehäfen und von Fiume so rasch als möglich die zweckentsprechenden Vorkehrungen zu treffen seien.

Allseits wurde aber in allererster Linie die Herstellung zweckentsprechender Eisenbahnverbindungen Triests mit seinen Hinterländern und den bedeutendsten Handels- und Productionscentren Mitteleuropas als das unentbehrlichste Mittel zur Erreichung dieses grossen Zieles bezeichnet; denn es steht fest, dass die Betheiligung Oesterreichs am Welthandel mit der Lösung dieser Communicationsfrage innigst zusammenhängt.

Zur Wahrung nun dieses allgemeinen staatlichen Interesses und zum Wohle Triests, des Küstenlandes und der süd-

westlichen Alpenländer, sowie der einheimischen Seeschiffahrt thut rascheste und kräftigste Abhilfe dringendst noth.

Es ist mithin unbedingt eine der dringendsten und wichtigsten Aufgaben des Staates, die einzig noch fehlende Ergänzung des Staatseisenbahnnetzes in südwestlicher Richtung vorzunehmen.

In diesem Sinne hat das Abgeordnetenhaus unzählige Resolutionen beschlossen und die hohe k. k. Regierung wurde wiederholt aufgefordert, behufs endgiltiger Lösung der bedeutsamen Frage, in welcher Weise die selbstständige Verbindung Triest mit den Hinterländern und Centraleuropa zu bewerkstelligen wäre, die nothwendigen Studien sofort vorzunehmen und auf Grund der gewonnenen Resultate entsprechende Gesetzesvorlagen dem Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung mit thunlichster Beschleunigung vorzulegen.

In diesem Sinne wurde in der Sitzung vom 28. April 1896 des Eisenbahnausschusses an den Herrn Eisenbahnminister eine Anfrage gerichtet, auf welche Seine Excellenz Feldmarschalllieutenant Ritter v. Guttenberg auf die eingeleiteten Studien der Tauernbahn, bezüglich welcher bereits die ersten Conferenzen zwischen den Ministerien stattgefunden haben, verwies und zugleich erklärte, dass die Angelegenheit nicht aus dem Auge gelassen werde und die Regierung dann mit einem bestimmten Antrage herantreten wird.

Trotzdem hat bisher die hohe Regierung die nothwendigen diesbezüglichen Gesetzesvorlagen leider noch nicht eingebracht.

Unlängst beehrten Ihre Excellenzen der Herr Ministerpräsident Graf Badeni und Eisenbahnminister Feldmarschalllieutenant Ritter v. Guttenberg Triest mit ihrem willkommenen Besuche, und bei dieser Gelegenheit werden sie sich gewiss von den wirklich traurigen Handelsverhältnissen des österreichischen Seeemporiums de visu haben überzeugen können, und es ist mithin zu hoffen, dass die hohe Regierung nunmehr mit aller Energie die brennende Triester Eisenbahnfrage einer gedeihlichen Lösung zuzuführen bemüht sein wird.

Niemand unterschätzt die finanzielle Tragweite dieser Frage, aber niemand kann und darf sich der innigsten Ueberzeugung verschliessen, dass die weitestgehende Bedeutung dieser Aufgabe im wohlverstandenen Interesse der ganzen Monarchie und ihrer Völker die Opfer weit überwiege, die zur Erhaltung der Stellung und Unabhängigkeit des Reiches im wirthschaftlichen Wettkampfe mit der fremden Concurrenz gebracht werden müssen.

Uebrigens könnten doch die ersten Kosten für diesen Bahnbau vermittelst Betheiligung an der schon vorgelegten Investitionsanleihe ohne finanzielle Schwierigkeiten bestritten werden.

Durch die Herstellung dieses neuen Schienenweges würden nicht weiter vom Staate den ohnehin von der Natur spärlich begünstigten Alpen- und Küstenländern jene unentbehrlichen Mittel zur Hebung ihres Wohlstandes versagt werden, die sie unbedingt zu ihrem wirthschaftlichen Aufschwunge benöthigen und was andere Kronländer schon lange im reichsten Ausmasse erreicht haben.

Mit Rücksicht nun auf alle diese Erwägungen und Thatsachen, welche die sofortige Lösung dieser Lebensfrage insbesonders für den einheimischen Reichshafen erheischen, stellen die Unterzeichneten die dringendste Anfrage:

„„Gedenkt die hohe k. k. Regierung noch im Laufe der gegenwärtigen Herbstsession die Gesetzesvorlagen, betreffend die Lösung der Triester Eisenbahnfrage, im Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen?““

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Karlsbad: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Schlackenwerth.) Die k. k. Statthalterei in Böhmen hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Schlackenwerth anlässlich des Anschlusses der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal, und zwar:

1. für die Errichtung eines neuen doppelten Wächterhauses in km 169·375;
2. für die Erbreiterung des Stationsplateau;
3. für die Uebertragung der Weichenstellhütte und Umgestaltung der Einfahrtsversicherungsanlage, und
4. für die Herstellung eines neuen Stumpfgeleises mit 82 m benützbarer Länge

im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 6077/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Waaghaus sammt Brückenwaage in Oderberg.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Umgestaltung des bestehenden und Anbau eines neuen Waaghauses sammt Brückenwaage in der Station Oderberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5920/IV.]

— (Herstellung einer Schleppbahn zum Röhrenwalzwerke der Firma Adalbert Hahn in Oderberg.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Herstellung einer von der Station Oderberg abzweigenden und zum Röhrenwalzwerke der Firma Adalbert Hahn führenden normalspurigen Schleppbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5129/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Schleppbahnanlage zur Mineralölraffinerie in Oderberg.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Erweiterung der Schleppbahnanlage zur Mineralölraffinerie der Mineralölraffinerie-Actiengesellschaft in Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die bauwerbende Firma im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 5803/IV.]

.— (Linie Brünn—Prerau: Bauconsertheilung für eine Schleppbahn von km 15·6 zur Malzfabrik der Firma Schindler & Stein.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer auf Kosten und für Zwecke der Firma Schindler & Stein auszuführenden, vor der Station Sokolnitz der Linie Brünn—Prerau in km 15·6 abzweigenden und zur Malzfabrik der genannten Firma führenden Schleppbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die bauwerbende Firma im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 5043/IV.]

Elektrische Strassenbahn Linz-Urfahr-Pöstlingberg. (Bauherstellungen.) Die vorgelegten Pläne für die Wagenhalle, Reparaturwerkstätte und für den Perron in Urfahr der elektrischen Strassenbahn Linz-Urfahr-Pöstlingberg wurden gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Linz zur Prüfung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.071/I.]

Schleppbahn Kuttenthal — Unter-Cetno. (Umwandlung der Schleppbahn in eine Localbahn: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Umwandlung der bestehenden Schleppbahn von Kuttenthal nach Unter-Cetno in eine Localbahn mit öffentlichem Verkehre auf den 30. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 12.444/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz. (Eröffnung der Localbahnlinie Niklasdorf—Zuckmantel.) Die Localbahnlinie Niklasdorf-Zuckmantel mit den Stationen Niklasdorf, Endersdorf und Zuckmantel wird am 31. October 1896 mit dem Zuge Nr. 1155 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Hiebei gelangen die Stationen Niklasdorf, Endersdort und Zuckmantel für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Genehmigung, von der Anwendung der Zugsleine bei Schnell- und Personenzügen Abstand nehmen zu dürfen.) Das Eisenbahnministerium hat dem Ansuchen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, bei allen Schnell- und Personenzügen, deren Wagen mit der gleichzeitig als Intercommunicationssignal dienenden Westinghouse-Bremsvorrichtung versehen sind, von der Verwendung der Signalleine als Intercommunicationssignal Umgang nehmen und dieselbe nur zwischen Locomotive und Conducteurwagen anbringen zu dürfen, Folge gegeben. Es ist jedoch im Conducteurwagen der genannten Züge eine über den ganzen Zug reichende Signalleine mitzuführen, welche in dem Falle, in welchem das Westinghouse-Intercommunicationssignal versagen sollte, oder Wagen in den Zug eingereiht werden, durch welche die Functionirung dieses Intercommunicationssignals unterbrochen wird, aufzulegen und bei dem betreffenden Zuge als Signalmittel für das Zugspersonale im Sinne des Punktes 46 der Signalordnung zu gebrauchen ist. [E.-M.-Z. 2578/IV.]

Zusammenstellung

der im Monate September 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	3069	22.283	7.462	32.814	157	485	39	681	2·0	631	51	226	1	10	.	27	.	9	25
Nordöstliche Linien	432	4.639	4.712	9.783	1	12	32	45	0·4	29	.	31	4	3	.	.	1	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	276	.	276	.	2	.	2	0·7	1	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	64	623	180	867	12	7	.	19	2·1	22	.	6	.	.	1	.	.	.	1
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	77	685	267	1.029	2	12	2	16	1·5	13	2	18	.	.	.	.	.	.	14
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.200	900	2.280	.	25	2	27	1·1	49	17	74	.	4	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	330	495	1.832	2.657	20	26	1	47	1·7	49	12	28	4	.	.	.	.	.	15
Eisenbahn Wien-Aspang	.	342	752	1.094	.	16	1	17	1·5	6	.	11	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	225	435	.	3	2	5	1·1	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	535	4.638	4.393	9.566	64	39	2	105	1·0	101	13	37	2	.	.	.	3	.	14
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	120	480	.	600	3	.	.	3	0·5	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	192	60	252	.	3	.	3	1·1	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	4.882	570	5.812	27	19	.	46	0·7	67	.	10	.	.	.	.	2	.	26
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	665	5.460	3.270	9.395	96	115	17	228	2·4	185	.	105	.	50	.	.	.	3	12
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	255	40	295	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	883	7.919	600	9.402	96	76	2	174	1·8	120	1	102	.	.	.	.	.	.	17
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.518	270	1.788	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	240	270	520	4	.	4	8	1·5	2	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	44	1.118	.	1.162	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	6769	57.455	25.803	90.027	482	840	104	1426	.	1284	96	665	11	67	1	27	6	12	127

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . 0·4 „
5. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·5 „
6. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·7 „
7. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·7 „
8. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 1·0 „
9. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 1·1 „
10. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 1·1 „
11. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 1·1 pCt.
12. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 1·5 „
13. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 1·5 „
14. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 1·5 „
15. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·7 „
16. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·8 „
17. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . 2·0 „
18. Istrianer Staatsbahn . . . . . 2·1 „
19. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·4 „

Schiffahrt.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbestromamt hat unterm 5. October nachstehende Bekanntmachung, betreffend die Stellplätze im König Albert-Hafen, erlassen:

Im Interesse der Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit im Schiffahrtsverkehre schreibt § 6 der Hafen- und Uferordnung über die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie die eisenbahnfiscalischen Elbeumschlagsplätze in Dresden vom 1. März 1896 vor, dass jeder Schiffsführer vor der Einfahrt in den König Albert-Hafen, beziehentlich vor dem Anlegen an die Ladeplätze sein Fahrzeug an dazu bestimmte Stellplätze zu bringen und sich hierauf dem Hafenmeister, beziehentlich bei dem betreffenden Ufermeister anzumelden hat.

Zufolge Verordnung des königl. Finanzministeriums vom 28. Mai 1896 sind nunmehr diese Stellplätze bestimmt worden, und zwar:

1. für diejenigen Fahrzeuge, welche in den König Albert-Hafen einzulaufen oder an den Lagerplätzen daselbst anzulegen beabsichtigen, die Stromstrecke entlang des linken Elbeufers von der Ubigauer Kahnfähre bis an das untere Ende der Fluthrinne, und
2. für die an dem Alt- und Neustädter Packhofsquai anzulandenden Schiffe die linken Elbeuferstrecken von der ehemaligen Weisseritzmündung an bis etwa 100 m oberhalb des grossen Krahnes im Ostragehege, sowie eine Schiffslänge unterhalb von dem Peter'schen Ausladegerüste an bis zur Pieschener Ueberfahrtsstelle, jedoch mit Ausnahme des dortigen Kohleneinschiffungsplatzes.

Ausgeschlossen von vorgenannten Stellplätzen sind jedoch

alle Schiffe mit feuergefährlicher Ladung. Diese Fahrzeuge haben sämmtlich am linken Elbeufer unterhalb des Pionnier-Uebungsplatzes im Ostragehege zu stellen.

Es wird dies hiedurch verordnungsgemäss zur Kenntniss der betheiligten Kreise unter dem Bemerken gebracht, dass erwähnte Stellplätze durch am Ufer aufgestellte weisse, mit grünem Rande versehene Tafeln, welche die Aufschrift „Stellplatz" tragen und unter derselben einen nach dem Stellplatze hinweisenden Pfeil tragen, an Ort und Stelle deutlich gekennzeichnet sind.

Zuwiderhandlungen gegen vorersichtliche Anordnungen werden nach § 42 in Verbindung mit § 6 der eingangs erwähnten Hafen- und Uferordnung, beziehentlich nach § 366, Z. 10, des Reichs-Strafgesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft werden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis 29. October.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

23. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Oreste", Capitän P. Harlovich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegraude, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Dannhio", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Jupiter", Capitän A. Mocole, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Alhanien).

27. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Ginpana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

28. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno graude.

29. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

23. October, Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
26. „ Dampfer „Carlotta", Capitän G. Brazzanovich,
28. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
} um Mitternacht.

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 25. October, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 8 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

25. October, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Alhanien),
Dampfer „Jupiter", Capitän A. Mocole,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

25. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Aurora", Capitän T. Gopcevich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

28. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

29. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum),
Dampfer „Thalia", Capitän F. Cossovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasnud, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Alhanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

5. Novbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperarix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kohe.

20. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . ,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kohe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

31. October, Dampfer „Berenice", Capitän G. Brazzanovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXVIII. Stückes.) Das am 21. October herausgegebene CCXVIII. Stück enthält unter

Nr. 2636: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. October 1896, Z. 93.601, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CCXIX. Stückes.) Das am 22. October herausgegebene CCXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2637: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. October 1896, Z. 167.825, betreffend das gänzliche Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus Niederösterreich nach Böhmen.

Nr. 2638: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. October 1896, Z. 168.456, betreffend Einschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach Böhmen.

Nr. 2639: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. October 1896, Z. 167.585, betreffend die Wiedergestattung des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren entlang des Gebietes der Gemeinde Sächs.-Kühnhaide, Amtshauptmannschaft Marienberg.

— (Inhalt des CCXX. Stückes.) Das am 24. October herausgegebene CCXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2640: Erlass der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina an alle Kreisbehörden etc. vom 9. October 1896, Z. 129.909/I, betreffend Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 2641: Erlass der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 10. October 1896, Z. 132.173/I, an alle Kreisbehörden etc., betreffend Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 2642: Erlass der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 3. October 1896, Z. 129.396/I, an alle Kreisbehörden etc., betreffend Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 2643: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. October 1896, Z. 16.282, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Borstenvieh aus Anlass der Schweinepest.

Nr. 2644: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. October 1896, Z. 12.519, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

Nr. 2645: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 22. October 1896, Z. 12.389, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Niederösterreich und Galizien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen befindliche Strecke Versecz—Gattaja (45·275 km), welche am 3. Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen auf den Linien in Galizien und der Bukowina.

Wegen bedeutenden Güterandranges werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. October 1896, Z. 4281/III, auf sämmtlichen vom Staate betriebenen Linien in Galizien und der Bukowina die Fristen für die Beladung und Entladung der Güterwagen bis auf Weiteres auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 24. October 1896. [771]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Erläuterung der Bestimmungen für Pferdebegleiter in den Ausnahmetarifen für Pferdetransporte.

Die vom 1. December 1893, bezw. vom 1. Jänner 1896 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden von österreichischen, bezw. ungarischen Stationen nach Paris La Villette und Pantin enthalten hinsichtlich der Beförderung der Pferdebegleiter auf den französischen Strecken die Bestimmung, dass für eine Sendung, wie gross sie auch sein mag, niemals mehr als zwei Erlaubnissscheine ausgestellt werden.

Diese Bestimmung ist dahin zu verstehen, dass für alle, von einem und demselben Absender an einen und denselben Empfänger gleichzeitig aufgegebenen Pferde auch bei Verwendung von mehr als zwei Wagen zur Verladung auf den französischen Strecken nur zwei Erlaubnissscheine für Pferdebegleiter ausgefolgt werden.

Wien, am 23. October 1896. [772]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft 1.

Schliessung der Station Veenenburg für den Verkehr und Aufnahme der Stationen Hillegom und Lisse in den Ausnahmetarif Nr. 33.

Die Station Veenenburg der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft ist am 1. October 1896 für den Verkehr geschlossen worden.

Die seither für Veenenburg giltig gewesenen Entfernungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 33 (Blumenzwiebeln) gelten vom 1. November 1896 an für die Stationen Hillegom und Lisse der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Wien, am 22. October 1896. [773]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IX zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Modřan-Čerčan, bezw. der Betriebseröffnung der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der normalspurigen Theilstrecke Čerčan—Požar der Localbahn Modřan-Čercan, bezw. der Betriebseröffnung der normalspurigen Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz gelangt der Nachtrag IX zum Localgütertarife, Theil II, Heft 3, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Abänderungen und Ergänzungen;
II. Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Modřan-Cerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobříš;
III. Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 22. October 1896. [774]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband Theil II, Heft I.

Abfertigung von Gütern von, bezw. nach Danzig Hauptbahnhof.

Mit sofortiger Giltigkeit wird „Danzig Hauptbahnhof“ mit den für Danzig lege Thor vorgesehenen Frachtsätzen für die Abfertigung von „Eilgut aller Art, jedoch mit Ausnahme von Fischen in Wagenladungen, sowie von Frachtstückgütern, soweit eilgutmässige Beförderung erfolgt“, in den Tarif einbezogen.

Der Bahnhof Danzig lege Thor ist seit 1. October 1896 für die Abertigung der vorbezeichneten Güter geschlossen.

Wien, am 23. October 1896. [775]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Aenderung einer Stationsbezeichnung.

Die Stationsbezeichnung Breslau Schlacht- und Viehhof wurde auf „Breslau Viehhof“ abgeändert.

Wien, am 21. October 1896. [776]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr vom 1. August 1895.

Ein Nachtrag II zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 15. October 1896, ist zur Ausgabe gelangt, und können Exemplare desselben in Wien Südbahnhof (commercielle Direction), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Wien, am 22. October 1896. [777]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der in der Station Görz anlässlich der Ueberfüllung der Magazine getroffenen Massnahme.

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die mit Kundmachung Nr. 14.091/CII vom 7. October 1896 vorbehaltlich der Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde verlautbarte Reducirung der lagergeldfreien Frist für in der Station Görz ankommende Magazinsfrachtgüter auf 48 Stunden mit 21. October 1896 aufgehoben worden ist und die einschlägigen Tarifbestimmungen von diesem Tage an wieder in Kraft treten.

Wien, am 22. October 1896. [778].

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft III.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1896 tritt im obigen Verkehre der Nachtrag II mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aufnahme der Station Breslau Freiburger Bahnhof.
2. Aufnahme der Station Tokod.
3. Einführung von Frachtsätzen für Pozsony-Ujváros transito.
4. Einbeziehung der Stationen der Pozsony-Dunaszerdahelyer Localeisenbahn.
5. Ergänzungen des Kilometerzeigers.
6. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu haben.

Budapest, am 23. October 1896. [779]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Ueberführung der Reisenden und ihres Gepäckes in Berlin.) Mit dem 1. October 1896 sind die in den Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifen, Theil II, der Preussischen Staatseisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Ueberführung der Reisenden und ihres Gepäckes in Berlin, aufgehoben worden. An deren Stelle traten mit dem genannten Zeitpunkt folgende anderweiten Bestimmungen in Kraft und wurden in den für jeden Directionsbezirk besonders herausgegebenen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II als Besondere Bestimmungen aufgenommen:

Zu § 12 der Verkehrsordnung.

Im Verkehre über Berlin hinaus haben die mit directen Fahrkarten I.—III. Cl. versehenen Reisenden für ihre Ueberführung

a) zwischen dem Bahnhofe Friedrichstrasse einerseits und dem Anhaltischen, dem Potsdamer, dem Lehrter Hauptbahnhof, dem Görlitzer und dem Settiner Bahnhof andererseits,
b) zwischen dem Stettiner Bahnhof einerseits und dem Anhaltischen, dem Potsdamer, dem Görlitzer und dem Lehrter Hauptbahnhof andererseits,
c) zwischen dem Anhaltischen und dem Görlitzer Bahnhof einerseits und dem Lehrter Hauptbahnhof andererseits

selbst zu sorgen.

Auf Verlangen können die Reisenden zur Fahrt zwischen den vorgenannten Bahnhöfen den bahnseitig gestellten Omnibus gegen Entrichtung von 1·50 Mk. für jede erwachsene Person und 0·75 Mk. für jedes zahlungspflichtige Kind benützen.

In diesem Falle haben die Reisenden den Antrag auf Ueberführung bei dem Zugführer (Schaffner) des von ihnen benützten Zuges spätestens vor Abfahrt von den nachstehend bezeichneten Stationen unter gleichzeitiger Lösung der Omnibuskarte zu stellen:

Auf der Strecke	Vor Abfahrt von Station
Stettin—Berlin	Stettin
Stralsund—Pasewalk—Berlin	Pasewalk
Stralsund / Warnemünde —Neustrelitz—Berlin	Neustrelitz
Breslau / Posen —Berlin	Frankfurt a. O.
Görlitz—Berlin	Kottbus
Schneidemühl—Berlin	Landsberg a. W.
Röderau—Berlin	Falkenberg
Elsterwerda—Berlin	Elsterwerda
Leipzig / Halle —Berlin	Bitterfeld
Dessau—Berlin	Wittenberg
Magdeburg—Berlin	Brandenburg
Blankenheim—Berlin	Belzig
Hamburg—Wittenberge—Berlin	Wittenberge
Hannover—Berlin	beim D Zug 3: Stendal, im Uebrigen: Rathenow.

Die auf den Meldestationen selbst oder auf den zwischen den Meldestationen und Berlin gelegenen Stationen zugehenden Reisenden haben den Antrag auf ihre Ueberführung in Berlin mittelst Omnibus vor Antritt der Fahrt bei dem Stationsbeamten zu stellen.

Im Verkehre über Potsdam, Spandau und Niederschöneweide (Johannisthal) ist es den Inhabern directer Fahrkarten gestattet, die zwischen diesen Stationen und der Berliner Stadtbahn verkehrenden Vorortezüge ohne Nachzahlung zu benützen. Die Fahrkarten IV. Classe gelten in diesem Falle zur Benützung der III. Classe.

Im Schnellzugsverkehre zwischen Stationen der Strecke Berlin—Stendal, sowie Berlin—Güsten und darüber hinaus einerseits und den Stationen der Strecken Berlin—Frankfurt a. O. und Berlin—Küstrin und darüber hinaus andererseits werden die Reisenden mit den Fernzügen über Charlottenburg—Stadtbahn—Schlesischer Bahnhof überführt.

Zu § 32 der Verkehrsordnung.

8. Das zu directen Fahrkarten über Berlin hinaus abgefertigte Gepäck wird in Berlin bahnseitig von dem Ankunftsbis zum Anschlussbahnhofe überführt.

Für die Ueberführung:

a) zwischen dem Bahnhofe Friedrichstrasse einerseits und dem Anhaltischen, dem Potsdamer, dem Lehrter Hauptbahnhofe, dem Görlitzer und dem Stettiner Bahnhofe andererseits,
b) zwischen dem Stettiner Bahnhofe einerseits und dem Anhaltischen, dem Potsdamer, dem Görlitzer und dem Lehrter Hauptbahnhofe andererseits,
c) zwischen dem Anhaltischen und dem Görlitzer Bahnhofe einerseits und dem Lehrter Hauptbahnhofe andererseits

werden an Ueberfuhrgebühren berechnet und auf dem Gepäckschein besonders ausgeworfen:

α) für die ersten 25 kg . . . . . 50 Pfg.
β) für jede weiteren, wenn auch nur angefangenen 10 kg 10 Pfg.

Bei der Aufgabe von Reisegepäck auf Fahrkarten mit wahlweiser Giltigkeit zur Benützung der Stadtbahn oder des Omnibus hat der Reisende den Weg, über welchen das Gepäck befördert werden soll, zu bezeichnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1700	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnen	Zucker aller Art (exclusive Kohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Grussbach-Schönau	Bozen-Gries	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Zucker aller Art, gültig vom 1. September 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	392		Im Kartirungswege		
					St. Michele					419				
					Lavis					425				
					Trient (Trento)					425				
										Heller inclus. Manip.-Gebühr				
1701	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	St. Stefau	Pontebba trs.	Frachtzahlung für mindesten das Ladegewicht des zur Verwendung kommenden Wagens. Die Sendungen müssen nach Udine bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen dahin im Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Besteht kein directer Satz	9·40 Francs pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Kartirung			
1702	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Trifail und Sagor	Cormons transit	**Auflieferung von mindestens 10.000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Sendungen müssen mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	70 Heller	50 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
1703	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle		Triest S.B. und Finme	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Sendungen müssen per mare zur Weiterbeförderung gelangen. (Destinationen nach Istrien ausgeschlossen)	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller, bezw. incl. ung. Steuer		Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
				Cilli					74	62	12			
				Hrastnigg					62	54	8			
				Trifail					60	52	8			
				Sagor					60	52	8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1704	Südbahn-Gesellschaft		Grieskohle	Trifail	Triest S.B. und Flume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Sendungen müssen nach der italienischen Ostküste verschifft werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	60 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	46 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
1705	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli	Cormons transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen mit directen nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 82	Heller 72	Heller 10	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe. welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
				Trifail					70	62	8			
				Hrastnigg					70	62	8			
				Sagor					70	60	10			
1706	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Voitsberg	a) den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl.—Wr.-Neustadt incl. und Laxenburg, sowie nach den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn; b) den Stationen der Strecke Nagy-Marton incl. —Szombathely incl.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch Parteiorgane zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	ad a) 40·7	ad b) 41·7	Verschieden	Im Kartirungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Oberdorf						41·8	42·8			
				Rosenthal						42·2	43·2			
				Köflach						43·3	44·3			
				Pölfing-Brunn						51·5	52·5			
				Wies						52·6	53·6			
1707	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Trifail und Sagor	Görz	**Auflieferung von mindestens 10.000 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	64 Heller	kr. ö. W. inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr, bezw. ung. Steuer	60 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	1	1708	1709
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Stärke	I. Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen, und Quebrachobolz, ungeschnitten, ungeraspelt	II. und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln und Quebrachobolz, geschnitten, geraspelt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Finme	Salloch
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest S.B. und Fiume	a) Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen österreichischen Südbahnstationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf – Wr.-Neustädter-Bahn b) Budapest S.B. und Kelenföld transit	Salloch
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen für den Export nach England bestimmt sein.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Nebige Ermässigungssätze gelangen nur für das correspondirende gleiche Quantum der Artikel sub I einerseits und der Artikel sub II andererseits zur Berechnung	
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für Ei- und Frachtgut-Transporte im internen Verkehre zwischen Wien S.B. und Matzleinsdorf einerseits und Triest und Finme andererseits vom 1. September 1892	Localtarif	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	117 Kreuzer = 234 Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer	Verschieden	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	180 Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer	ad a) 196 Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer ad b) 208 Heller, bezw. incl. ungarischer Steuer	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	54 Heller	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe und der vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für die Artikel sub I, denen bezüglich der Artikel sub II die auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizuschliessen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	1	1710	1711	1712
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
		K. k. österr. Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Korkabfälle in gepressten Ballen	Wein, gewöhnlicher, auch Samos- und Wermuthwein, in Tonnen oder Fässern	Thierischer Talg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Peri transit	Peri transit / Pontebba transit	Triest S.B. und Fiume
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Mödling	Brunn-Maria Enzersdorf	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Abfertigung der Transporte mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehres. Das Zugeständniss gilt nur für Sendungen, welche von Mailand proveniren	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 / 10.000 / 8000 / 5000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von italienischen Stationen nach Brunn-Maria Enzersdorf und nach den Bestimmungen des Tarifes für den directen Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887 aufgegeben werden. Das Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Australien oder von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Durchführung im Tarifwege erfolgt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: In Francs pro Tonne 1000 kg	9	25·30	Bestehen keine directen Tarife	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Francs pro 1000 kg	10	22·85	42·90 / 20·59 / 24·60 / 33·60	173 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	2·45	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Rückvergütung	Kartirung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, bezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume ausgestellten, die bedungene Provenienz nachweisenden Certificate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1713	**Südbahn-Gesellschaft**		Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), d. s. behauene oder gezimmerte, sowie unbehauene und unvorgearbeitete Stämme, dann Schnitt-, Spalt- und Sägeholz in jeder Länge, auch Schwellen und Fassdauben in Wagenladungen	Raun	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume	Unter Einhaltung der Bestimmungen des für nebenbezeichnete Artikel giltigen Ausnahmetarifes von Südbahn-Stationen nach Triest und Fiume vom 15. November 1891. Nach Massgabe dieser Bestimmungen obliegt der Partei das Aufladen in die Eisenbahnwagen und bei Hölzern über 6·3 m Länge auch das Abladen der Sendungen aus den Eisenbahnwagen. Wird eine oder die andere dieser Leistungen von der Bahnanstalt übernommen und besorgt, so gelangt für jede dieser Leistungen die laut Nebengebührentarif (Tarif-Theil I) festgesetzte Gebühr zur Erhebung	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Nebenbezogener Holz-Ausnahmetarif, bezw. der Localtarif	kr. h 57 = 114	Heller 100 *)	Heller 14		Im Kartirungswege		*) Die bei Hölzern über Wagenlänge nach den Bestimmungen des nebenbezogenen Holz-Ausnahmetarifes eventuell entfallende Gebühr für die zur Verladung nothwendigen Beiwagen, bezw. Schutzwagen gelangt separat zur Berechnung.
				Videm-Gurkfeld					59 = 118		18			
				Reichenburg					61 = 122		22			
				Lichtenwald					118		18			
				Steinbrück					109		9			
				Hrastnigg					105		5			
				Trifail					105		5			
				Laibach					39 = 78	72 *)	6			
				Adelsberg					23 = 46		6			
				Prestranek					22 = 44	40 *)	4			
				St. Peter					23 = 46		6			
				Ober-Lesece	Triest S.B. und Freihafen S.B.				21 = 42	40 *)	2			
				Römerbad	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume				114	112 *)	2			
				Cilli					118	116 *)	2			
				Store					122	118 *)	4			
				St. Georgen					122	118 *)	4			
				Ponigl					63 = 126	120 *)	6			
				Pöltschach					65 = 130	124 *)	6			
				Windisch-Feistritz					66 = 132	126 *)	6			
1714	**Südbahn-Gesellschaft**		S p i r i t u s	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Localtarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den internen Südbahnverkehr zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	95 kr. = 190 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer	140 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer	50 Heller	Im Kartirungswege			inclus. Manipulationsgebühr, bezw. auch inclus. ungar. Transportsteuer
1715	**Südbahn-Gesellschaft**		Erdfarben (Farberden) der Position E—22 des Tarifes, Theil I	Die in der Zusammenstellung für den Verkehr mit Triest und Fiume vom 24. December 1883 enthaltenen Frachtsätze für Erdfarben haben im Kartirungswege vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 in den betreffenden Relationen auf sämmtliche in Pos. E—22 der Classification des Tarifes Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893, rangirende Artikel Anwendung zu finden.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1716	Südbahn-Gesellschaft		Jute	Triest und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahmetarif im internen Verkehre zwischen Wien (S.B.), resp. Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Triest und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	96 Kreuzer = 192 Heller	184 Heller, bezw. incl. ung. Steuer	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1717	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Jute	Triest S.B. und Fiume	Lajta-Ujfalu	Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1896	Heller 192	Heller 184 bezw. incl. ung. Steuer	8	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1718	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eichenkanthölzer (der Pos. H—18 des Tarifes, Theil I)	Triest	Fiume	den im Ungar.-Adriatischen Verbandstarife, Theil II, Heft 1, einbezogenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Südbahn-Gesellschaft	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarife für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1895	Frachtsätze der Classe A Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Frachtsätze der Classe B		Im Kartirungswege		
					Arad				409	290	119			
					Budapest-dunapartiteher-pályaudvár				310	220	90			
					Budapest-fővárosi közraktárak				310	220	90			
					Budapest-Józsefváros				310	220	90			
					Budapest-Lipótváros				320	230	90			
					Budapest-nyugoti-pályaudvár				320	230	90			
					Györ				319	230	89			
					Kőbánya-alsó-pályaudvár				310	220	90			
					Kőbánya-felsö-pályaudvár				310	220	90			
					Miskolcz gömöri-pályaudvár				396	282	114			
					Orsova				460	322	138			
					Palota-Ujpest				318	232	86			
					Pécs				274	208	66			
					Rákos				314	226	88			
					Szeged				361	260	101			
					Temesvár-gyárváros				399	284	115			
					Temesvár-Józsefváros				399	284	115			

Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Entladung der Sendungen durch die Partei

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1719	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Mineralkohle, Briquetts b) Coaks	Segengottes	Unter-Drauburg	Frachtzahlung ad a) für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ad b) für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch Parteiorgane innerhalb der tarifmässig normirten Frist	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Besteht kein directer Tarif		Heller 158		Im Kartirungswege		
					Abfaltersbach					221				
					St. Georgen					165				
					Hrastnigg					175				
					Laase					185				
					St. Peter					206				
1720	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz, als: Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Stationen der Strecke Bozen-Gries—Ala	In südlicher Richtung nach Stationen der Strecke Brauzoll—Peri transit behufs Reexpedition nach Italien	Sendungen müssen in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Der Frachtbrief, welcher die Sendung von einer der vorgenannten Aufgabsstationen bis zur Reexpeditionsstation begleitet, ist mit dem Vermerk zu versehen: „Zur Reexpedition in . . . . . " Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen, was Seitens der Bahnorgane auf den Frachtdocumenten zu bestätigen ist. Falls diese Verrichtungen durch Bahnorgane erfolgen sollten, gelangt für jede derselben eine Gebühr von 4 Hellern pro 100 kg zur Berechnung	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, resp. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Ausnahmetarif IX des Localtarifes der Südbahn, plus einem Zuschlage von 4 Hellern pro 100 kg bis zur Reexpeditionsstation und von der Reexpeditionsstation die für Localaufgaben laut Ausnahmetarif 3a entfallenden Frachtsätze des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, mit der nebigen Reexpeditionsclausel versehene Original-Frachtbriefe bis zur Reexpeditionsstation und die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden und die Reexpedition nachweisenden Duplicat-Frachtbriefe über gleiche Quantitäten bis zur definitiven italienischen Bestimmungsstation, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
1721	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Bethelligten Verwaltungen	Braunkohle	Tokod rakodó und Ebszöny kiérö	Wien St.E.G. Götzendorf Grammat-Neusiedl Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Schwechat-Kledering Simmering Trautmannsdorf Wilfleinsdorf	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 2. November 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 31·5 29·5 29·5 30·5 30·5 31·5 31·5 28·5 28·5		Im Kartirungswege			Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1722	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Serie I des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Stammholz etc. des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1894	Bossány	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit Lindau transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande giltigen einschlägigen Bestimmungen	Vom 1. November 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Centms. 244 240 246 244		Im Kartirungswege		
				Léva	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit Lindau transit					253 249 255 253				
				Várad-Velencze	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit Lindau transit					317 313 319 317				
1723	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	dem Industriegeleise in der carreuten Strecke der Localbahn Wels-Unterrohr nächst der Personenhaltestelle Aschet	dem Schleppgeleise in der Personenhaltestelle Wels-Stadt	Aufgabe in Wagenladungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	Oe. W. fl. 2·50 pro Wagen		Im Kartirungswege		
1724	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Steine des Specialtarifes III der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits u. Deutschland etc. andererseits	Friedeberg	Gleiwitz	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	Vom 1. November 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896	Besteht kein directer Frachtsatz	0·48 Mark		Im Kartirungswege		
1725	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—20, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Allen im Hefte 1 des Localgütertarifes der Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Abschnitt A, aufgeführten Stationen	Bilin	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Ausnahmetarif 1	50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 1 unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1726	1727	1728
Die Publication erfolgt von der Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Viereckige, eiserne, oben offene Gefässe, in Theilen zur Beförderung gelangend, welche sammt den Vorsprüngen eine Maximallänge von 8200 mm, eine Maximalbreite von 2600 mm und eine Maximalhöhe von 2000 mm haben	Schlägelschotter	Eisen, roh, alt und gebrocheu
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	Wien Nordbahnhof	Czeruotin-Keltsch	Csáczа Eperjes Jablunkau Karwin Liptó-Szt.Miklós Rozsahegy Zsolna
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	Trzebinia	Bistritz a. H. Przikas-Osiczko	Trzynietz Oderberg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe voo, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Fraehtbrief und Wagen nnd Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Seodungen müssen zu Erweiterungsbauten von Industrie-Etablissements in Trzebinia verwendet werden	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, miodesteos jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nod Aufrechthaltuog der einschlägigen tarifmässigeo Bestimmungeo. Die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Bistritz a. H. bestimmt sein. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Zahlung der Fracht für das factisehe Gewieht, mindestens aber für das volle Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat durch die Partei auf deren eigene Kosten zu erfolgeu
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, läogsteos jedoch bis Ende December 1897	Bis auf Wlderruf, läogsteos aber bis Eode 1897
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif vom 1. Jäoner 1893	Localtarife, und zwar Hanptbahnoetz vom 1. Jänoer 1893 nod Localbahnen vom 1. Juni 1888	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	96·8 kr.	16·3 — 17·4 kr.	13·5 — 63·7 — 7·4 — 10·1 — 37·3 — 33·4 — 21·7 — 22·8 — 67·4 — 18·9 — 8·6 — 43·8 — 39·7 — 29·8
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	85·9 kr.	13·9 — 15 kr.	8·4 — 32·4 — 5·1 — 6·5 — 27·0 — 23·3 — 13·5 — 14·5 — 58·1 — 11·3 — 5·7 — 33·1 — 29·3 — 19·7
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	10·9 kr.	2·4 — 2·4 kr.	5·1 — 11·3 — 2·3 — 3·6 — 10·3 — 10·1 — 8·2 — 8·3 — 9·3 — 7·6 — 2·9 — 10·7 — 10·4 — 9·6
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirnogswege	Im Kartirnogswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstatioo die Bestätignog darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den neben bezelchneten Bauteo verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichoeten Frachtdocnmente werden nlcht wieder zurückgestellt		
Besondere Bemerkuogen			

Fortlaufende Nummer	1	1729	1730	1731
Die Publication erfolgt	2	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der	3			Böhm. Commercialbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	1. Eisen und Stahl, auch verzinkt, etc., der Pos. E — 6 2. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc., der Pos. E — 7 3. Eisenbahnfabrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, der Pos. E — 12 4. Holz der Positionen H — 19 und 20 5. Einrichtungs-Inventargegenstände für Stationen 6. Einrichtungsgegenstände für Militär-Mannschafts- und Pferdewagen laut Tarif Theil I	1. Eisen und Stahl, auch verzinkt, etc., der Pos. E — 6 2. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc., der Pos. E — 7 3. Eisenbahnfabrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, der Pos. E — 12 4. Holz der Positionen H — 19 und 20 5. Einrichtungs-Inventargegenstände für Stationen 6. Einrichtungsgegenstände für Militär-Mannschafts- und Pferdewagen laut Tarif Theil I	Steine und Schotter des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sigmundsberg	Iglau	Lititz a. d. Adler
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Mähr.-Budwitz	Okříško	Libáň-Psinic Račic a.d.Trotina
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche diese Transporte rangiren, bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen für den Betrieb der Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz bestimmt sein	Unter Aufrechtbaltung der für die betreffenden Classen, in welche die Transporte rangiren, bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für den Betrieb der Localbahn Zwittau-Polička bestimmt sein	Bei Frachtzahlung für 10.500 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist zu besorgen
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897
Bezeichnung	8	Localtarif vom 1. August 1883	Localtarif vom 1. August 1883	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Verschieden	Verschieden	13·7 23·8 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	50% (fünfzigpercentiger) Nachlass von den officiellen Frachtsätzen	50% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Organe der k. k. österr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden	In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Organe der k. k. österr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen, und kann diese Begünstigung von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1732	Oesterr. Nordwestbahn		Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Leitmeritz	Aufgabe in beliebigen Quantitäten unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B.	226 kr.	113 kr.	113 kr.	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungsgüter und Schenkungen
1733	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau	G ö r z	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und mindestens für 10.000 kg pro Wagen bei Coaks unter Einrechnung eines gebührenfreien Gutgewichtes von 2½ Percent. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes im Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehre via Wien, giltig vom 1. April 1896	Bis Ende December 1896	Nebenbezeichneter Tarif	255	177	78	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
42	Nr. 85 ex 30 Juli 1896	1294	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Braunkohle	Tokodi rakodó und Ebszöny kitérő	Wien St.E.G. Götzendorf Grammat-Neusiedl Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Schwechat-Kledering Simmering Trautmannsdorf Wilfleinsdorf	2. November 1896	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Gmünd** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt im heurigen Jahre eine Vergrösserung der Wagenlackirerei und der Wagenmontirung, sowie die Herstellung eines Schuppens für die Schubleiter zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 51.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 13. November 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im October 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lieferungs-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Wiener Stadtbahn ist die **Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtung für die Wasserstation** des Bahnhofes in **Heiligenstadt** im Offertwege zu vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Bedingnisse und die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **23. November 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Anbotsteller bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Lieferung darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller nicht unterschrieben wurde, werden als nicht eingelaugt betrachtet.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Bau-Ausschreibung.

Auf den auf Staatskosten herzustellenden **Localbahnen Barzdorf-Jauernig** und **Haugsdorf-Weidenau** ist die **Ausführung des Unterbaues und der Oberbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der Lieferung der Oberbaumaterialien, im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise getrennt für beide Linien.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Linie	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Zusammen
Barzdorf—Jauernig	0·0—50 m bis 5·444	5·494	28.993	14.228	839	44.060
Haugsdorf—Weidenau	0·0—145 m bis 4·580	4·725	24.637	15.750	1.023	41.410
	Zusammen . .	10·219	53.630	29.978	1.862	85.470

Die Vollendungstermine sind derart festgesetzt, dass ab 10. Juni 1897 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken ungehindert durchgeführt werden kann, dann vom 20. Juli 1897 an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass vom 31. Juli 1897 ab die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Kopfgebäude) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Freiwaldau einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten k. k. Dienststellen gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **26. November 1896, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums einzureichen. Die Offeröffnung findet bei dem vorgenannten Departement am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Angebot muss mindestens für sämmtliche Herstellungen einer der zwei Linien lauten, und hat der Offertleger bis zum 20. December 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für die Linie Barzdorf—Jauernig 2200 fl. ö. W. und für die Linie Haugsdorf—Weidenau 2100 fl. ö. W. und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im October 1896.

K. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 124. **Wien, 29. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1897. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 14. September 1896,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von Prag (Smichow) nach Košíř.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium dem Gemeindevorsteher Matthäus Hlaváček in Košíř die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von dem Kreuzungspunkte der Kinskystrasse und der Pilsener Reichsstrasse in Smichow bei Prag mit Benützung dieser letzteren Strasse nach Košíř unter den in Folgendem näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von zweitausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 24. October 1896 ausgegebenen LXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 187.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat der Concessionär die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Der Concessionär ist verpflichtet, den im Ordonnanzdienste stehenden Unterofficieren und Soldaten freie Fahrt auf der Bahn zu gewähren. Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren. Ferner ist der Concessionär verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 8.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 11.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 13.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. October 1896, Z. 3383/III, an die Handels- und Gewerbekammern in Eger, Graz, Prag, Reichenberg und Wien, betreffend die Ergebnisse der am 29. September 1896 in Wien abgehaltenen Enquête über die Tarifirung von Hopfen.

Unter Bezugnahme auf die geschätzte Zuschrift wird das Ergebniss der am 29. September 1896 hieramts abgehaltenen Enquête über die Tarifirung von Hopfen im Nachstehenden resumirt.

Aus der stattgehabten Discussion haben sich folgende fünf Fragen ergeben:

1. Erscheint es für den Hopfenhandel zweckmässig oder zulässig, in Hinsicht auf die Tarifirung von Hopfen auf den österreichischen Eisenbahnen einen Unterschied zwischen Binnenverkehr und Exportverkehr zu machen?
2. Entspricht die Grenze der Sperrigkeit bei Stückgutsendungen mit 100 kg pro Ballen den thatsächlichen Verhältnissen oder erscheint eine Hinausschiebung derselben nach oben als zweckmässig?
3. Erscheint es bei Hopfen in Wagenladungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung thunlich, wie gegenwärtig einen Unterschied nach Massgabe der Verpackungsart, bezw. dem Gewichte der einzelnen Ballen zu machen?
4. Erscheint es bei Herstellung der Uebereinstimmung der Tarifirung für Hopfen in Oesterreich mit jener in Deutschland thunlich, auch bei Hopfen in cylindrischen oder runden Ballen unter 100 kg an Stelle der Classe C analog der Tarifirung in Deutschland die Classe B treten zu lassen?
5. Ist es im Interesse der betheiligten Kreise gelegen, die zufolge der Verlautbarung im Verordnungsblatt vom 31. October 1895, Pos. 1737, gewährte Ausdehnung der Exportsätze für Hopfen nach Russland auch für den Import von Hopfen aus Russland weiter bestehen zu lassen?

Zu diesen einzelnen Fragen wurde Seitens der Interessenten, wie folgt, Stellung genommen:

Die erste Frage wurde von den Interessenten mit „Nein“ beantwortet und somit eine gleiche tarifarische Behandlung des Hopfens im Binnen- und Exportverkehre verlangt, ungeachtet die Binnensätze selbstverständlich auch dem Import zur Verfügung gestellt werden müssen. Begründet wurde dieses Verlangen damit, dass auch nach inländischen Stationen, und zwar solchen, von denen aus der Hopfenhandel exportirt, grössere Hopfentransporte in Betracht kommen, welche bei einer verschiedenen Tarifirung der Vortheile einer Frachtermässigung nicht theilhaftig werden könnten.

Die zweite Frage wurde gleichfalls einheitlich dahin beantwortet, dass bei Stückgutsendung die Sperrigkeitsgrenze mit 100 kg pro Ballen beizubehalten wäre.

Die dritte und vierte Frage wurden Seitens der Interessenten dahin beantwortet, dass bei der Frachtberechnung für ganze und halbe Wagenladungen jeder Unterschied der Verpackung, bezw. jede Unterscheidung nach dem Gewichte der einzelnen Ballen aufzulassen wäre, und Hopfen somit nach Analogie mit der einschlägigen Bestimmung in Deutschland allgemein bei 5000 kg nach Classe A und bei 10.000 kg nach Classe B tarifiren soll, und dass sonach die derzeitige Tarifirung von Ballen unter 100 kg nach Classe C entfallen könne.

Hinsichtlich der fünften Frage konnte eine Uebereinstimmung unter den Interessenten nicht erzielt werden.

Hinsichtlich dieses Punktes wurden folgende Erklärungen abgegeben:

Der Vertreter der Prager Handels- und Gewerbekammer sprach sich für die Beibehaltung der ermässigten Frachtsätze für den Import von Hopfen aus Russland aus. Der Vertreter der Egerer Handels- und Gewerbekammer sprach sich ebenfalls für den Fortbestand dieser ermässigten Frachtsätze, bezw. für die paritätische Behandlung des Hopfens in beiden Verkehrsrichtungen aus.

Der Vertreter der Saazer Interessentenkreise erklärte, dass er in seiner Stellung als Delegirter verschiedener Interessentenkreise eine Erklärung schwer abzugeben vermöge, dass aber seine persönliche Anschauung dahin gehe, dass gegenwärtig mit Rücksicht auf die dermaligen Hopfenpreise ein Bezug von russischem Hopfen keine Convenienz bieten und eine Frachtermässigung daher nicht nothwendig erscheinen dürfte. Ebenso erklärte der Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Graz, dass er sich als Vertreter der Producenten eigentlich gegen jede Ermässigung für russischen Hopfen, dagegen als Vertreter der Consumenten, unter welche auch er sich als Brauereibesitzer zähle, dafür aussprechen müsse.

Der Vertreter der Handels- und Gewerbekammer Wien meinte, es wäre ziemlich irrelevant, ob der Tarif erhöht würde oder nicht, weil, wenn der russische Hopfen seinen Weg nicht durch Oesterreich nehme, derselbe über Deutschland zum Export gelangen dürfte. Der Vertreter der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer schloss sich der Erklärung des Vertreters der Saazer Interessentenkreise an und führte aus, dass, wenn um eine Erneuerung nicht angesucht würde, dieselbe unterbleiben möge.

Das Eisenbahnministerium hat mit Rücksicht darauf, dass die Tarifirung des Artikels Hopfen derzeit den Gegenstand der Berathung im Schosse der österr.-ungar. Eisenbahn-Directoren-Conferenz bildet, dieser Mittheilung von obigem Ergebnisse der Enquête gemacht und derselben die thunlichste Würdigung der in der Enquête zum Ausdrucke gelangten Wünsche der Interessenten empfohlen. Die weitere Behandlung des Gegenstandes behält sich das Eisenbahnministerium bis nach Zustandekommen des einschlägigen Beschlusses der Directoren-Conferenz vor.

Wien, am 16. October 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Niżankowice nach Sanok.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Paul Ritter von Tyszkowski im Vereine mit Ladislaus von Nowacki in Dobromil und Dr. Paul Ritter von Duniecki in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Niżankowice der k. k. Staatsbahnen über Rybotycze, Trójca, Trzcianiec, Tyrawa und Mrzyglód zur Station Sanok der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. August 1896. Z. 8205/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Strassenbahnen mit motorischem Betriebe in Aussig.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Aussig die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Strassenbahnen mit motorischem Betriebe in Aussig, und zwar für eine Linie Aussig—Prödlitzer Grenze im Zuge der Bezirksstrasse durch die Stadt (Teplitzer Strasse—Töpfergasse) bis Schönpriesener Strasse nach Schönpriesen zur Eckelmann'schen Fabrik und für eine Linie Aussig—Kleinschaer Grenze im Zuge der Aerarialstrasse durch die Stadt (Pokauer Strasse—Kleine Wallstrasse) bis zur Parzelle 3521/2 (Erlenbusch) im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 16. October 1896. Z. 10.839/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Stadt Planitz zur Station Wolschan der Linie Gmünd—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Gemeindevertretung der Stadt Planitz mit dem Erlasse vom 6. März 1896, Z. 37/I (Verordnungs-Blatt Nr. 31 vom 17. März 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Stadt Planitz zur Station Wolschan der Linie Gmünd—Eger der k. k. Staatsbahnen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 27. September 1896. Z. 9919/I.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1897.

II.

Rheinregulirung. Die Durchführung der Regulirung dieses Flusses in der Strecke von der Illmündung bis zum Bodensee, einschliesslich der Durchstiche bei Fussach und Diepoldsau, erfolgt auf Grund des Staatsvertrages vom 30. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 141 ex 1893, gemeinsam mit der Schweiz, und haben beide Staaten hiezu mit je der Hälfte der auf 16,560.000 Frcs. veranschlagten Kosten in der Weise beizutragen, dass jeder derselben von dem der Wirksamkeit des Vertrages folgenden Kalenderjahre an, also von 1894 an, der gemeinsamen Rheinregulirungs-Commission den Betrag von 690.000 Frcs. = 328.570 fl. ö. W. zur Verfügung stellt. Demgemäss wird dieser Betrag auch für 1897 angefordert.

In innigem Zusammenhange mit der Rheinregulirung steht die Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale, welche nach den Bestimmungen des bezogenen Staatsvertrages in der Weise auszuführen ist, dass die Rheinregulirung keinerlei Verzögerung erleidet. Auf die Gesammtkosten dieser Correction von 1,095.232 fl. wurden bisher 166.000 fl. bewilligt, und zwar pro 1894 als erste Rate 46.000 fl., pro 1895 und 1896 je 60.000 fl. Für 1897 sind hiefür behufs rascherer Durchführung der Arbeiten 120.000 fl. eingestellt.

Moldaubauten. Die angesprochenen 40.000 fl. sind für die Regulirung oberhalb Prag bestimmt, und zwar soll in der Strecke Stěchovic—Prag mit Rücksicht auf den äusserst lebhaften Personendampferverkehr vor Allem die in Arbeit begriffene Regulirung zwischen Šlemín und Mandát vollendet werden. Auf der Strecke Stěchovic—Budweis soll die sehr dringende Regulirung bei Častoboř im Jahre 1897 in Angriff genommen werden. Für Bauten an der unteren Moldau von Prag abwärts wurde im Voranschlage des Ministeriums des Innern nichts eingestellt, da der behufs Canalisirung dieser Stromstrecke erforderliche Aufwand ins Investitionspräliminare des Jahres aufgenommen wurde.

Elbestrombauten. Die veranschlagten 80.000 fl. werden für die Fortsetzung und Vollendung der Flussregulirung bei Melnik und die Herstellung eines mit der

Elbeschleppbahn bei Melnik in Verbindung stehenden Umschlagplatzes, sowie für die Inangriffnahme der dringend nothwendigen Correction bei Pömmerle benöthigt.

Anschaffung eines Regierungsdampfers. Der so lebhafte Schiff- und Flossfahrtsverkehr auf der Elbe macht die Anschaffung eines den Behörden jederzeit zur Verfügung stehenden Dampfers zur Nothwendigkeit. Derselbe soll in der 165 km langen Flussstrecke Prag—österreichisch-deutsche Grenze für den Sicherheitsdienst bei Hochwässern und Havarien, für den Ueberwachungsdienst bei Ausübung der Strom- und Hafenpolizei, für die sich ergebenden Commissions- und Dienstreisen u. s. w. verwendet und bei Wasserbauten zum Remorquiren der Stein- und Schotterzillen benützt werden, daher demselben eine Leistungsfähigkeit von ungefähr 40 Pferdekräften zu geben ist.

Staatsbeitrag zu den Vorarbeiten für die Canalisirung der kleinen Elbe. Für die Canalisirung der kleinen Elbe von Melnik bis Königgrätz soll zunächst ein Project durch die Wasserabtheilung des böhmischen Landesausschusses ausgearbeitet werden. Die mit 20.000 fl. ermittelten Kosten dieser Vorarbeiten werden zur Hälfte vom Staate, zur Hälfte vom Lande Böhmen getragen und daher der die Staatsverwaltung treffende Betrag von 10.000 fl. angesprochen.

Marchregulirung. Nach Fertigstellung des Detailprojectes für die Grenzstrecke Rohatetz—Theben soll das Project für die innermährische Strecke der March von der Bečvamündung bis Rohatetz in Angriff genommen werden. Für 1897 wird zu dessen Ausarbeitung der Betrag von 12.000 fl. benöthigt.

Oder-, Oppa- und Olsaregulirung. Zur Vornahme von Correctionen in der mährisch-preussischen Grenzstrecke und für die eventuelle Leistung eines Beitrages zu Oderschutzbauten wird derselbe Betrag wie im Vorjahre angesprochen. Für Regulirungsbauten in der schlesischen Grenzstrecke der Oder, insbesondere für Uferversicherungsarbeiten bei Wirbitz, dann für Bauten in den Grenzstrecken der Oppa und Olsa werden 10.000 fl. angefordert.

Weichselregulirung. Für die Regulirung der schlesischen Weichselstrecke wird, wie in den Vorjahren, nichts angesprochen. Für die Bauten in Galizien, welche in der Strecke Przemszamündung—Krakau—Niepołomice aus Schiffahrtsrücksichten, insbesondere wegen des regen Steinkohlen- und Steintransportes, in der österreichisch-russischen Grenzstrecke aber auf Grund des Staatsvertrages mit Russland vom 20. August 1864, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1870, und der jeweiligen Abmachungen der internationalen Weichselregulirungs-Commission durchzuführen sind, werden 250.000 (+ 59.300) fl. eingestellt. Im Einzelnen wird im Gegenstandsjahre insbesondere Rücksicht zu nehmen sein auf die Regulirung der Strecken Rozkochów — Źródla, Okleśna — Podłeże, Łączany—Chrzastowice—Pozowice, Piekary—Bielany, auf die Incrustirung der bestehenden Faschinenwerke bei Rogów—Tarnówka, die Regulirung der Strecken Nowawieś—Wola zabierzowska, Grobla—Swiniarów, Górka—Wola przemykowska, auf die Herstellung eines Separationswerkes an der Dunajecmündung bei Nowopole, auf die Fortsetzung der Regulirung bei Borusowa-Hubenice, Samocice und Kanna, Powłow—Strojców und Fonie—Brzeźnica, auf die Incrustirung der bestehenden Faschinenwerke bei Lubasz, auf die Ergänzung der Regulirungsbauten bei Borusowa-Hubenice, Maniów-Otałęź, Niziny, Zaduszniki, Dzików, Tarnobrzeg, Zakrzów-Kośmierzów, auf die Herstellung eines Umschlagplatzes bei Nadbrzezie und auf die Ergänzung und Fortsetzung der Regulirungsbauten bei Labiszów und Chwałowice-Popowice.

Am Dunajec erweisen sich als nothwendig die Regulirung des Flussabschnittes Golkowice—Biegonice mittelst Durchstichen und Hilfsbauten, die Ergänzung der Regulirung in der Strecke Wielkawics—Łukanowice, an der Bielamündung und bei Ilkowice—Sanoka, endlich die beiderseitige Festlegung der Regulirungstrasse in der Versuchsstrecke Okrag—Ujscie jeżnikie bis zur Ausmündung in die Weichsel.

Am San ist die Regulirung in den Strecken Nozdrzec — Dąbrówka, Ostrów — Przemysl, Wilcza—Przekopana, Bolestraszyce—Wyszatyce und Dusowce, die Ergänzung der Regulirungsarbeiten bei Nielipkowice—Leżachów, Głogowice—Piskórowice, Rzuchów—Staremiasto, Kuryłowka, die Aushebung des Durchstiches und die Festlegung der Trasse bei Sarzina, die Fortsetzung der Correctionsarbeiten in den Strecken Rudnik—Bieliniez, Ulanów—Przędzel, die Regulirung mittelst Durchstichen in der Strecke Nisko—Pysznica und die Ergänzung der Arbeiten zwischen Pilchów und Rzeczyka, sowie in der Endstrecke Nowiny—Sanmündung durchzuführen.

Den Dniester betreffend, hat die Staatsbauverwaltung auf Grund des Landesgesetzes vom 1. Mai 1893, L.-G.-Bl. Nr. 33, für die Regulirung in der Strecke Rozwadow—Żurawno, deren Kosten mit 640.000 fl. veranschlagt sind, mit 40 pCt. dieser Kosten in 15 Jahresraten aufzukommen, und wird pro 1897 die siebente Jahresrate im Betrage von 42.666 fl. angesprochen. Der übrige Theil des eingestellten Betrages soll für die Regulirung der Strecken Żurawno—Żurawnienko, für die Correction der Świcabach-Ausmündung, für die Aushebung eines Durchstiches bei Martinów und für die Fortsetzung der Regulirungsarbeiten in den Strecken Ruzdwiany—Perłowce, Halicz—Zarowie, Jezupol—Maryampol—Dołhe, Lipa—Niżnióv—Horyhlady und Kopyczyńce—Kubin verwendet werden.

An der Wysłoka sind die Regulirungsarbeiten in den Strecken Złotniki—Brzyście, Brzyście—Kliszów und Kliszów—Gawłuszowice und die systematische Verbauung der Endstrecke Gawłuszowice—Ostrówek bis zur Ausmündung in die Weichsel fortzusetzen.

Zur Bugregulirung, welche gemäss des Gesetzes vom 9. Juli 1894, L.-G.-Bl. Nr. 69, als Landesunternehmen um den Gesammtkostenbetrag von 594.000 fl. durchzuführen ist, hat die Staatsbauverwaltung mit Rücksicht auf die gleichzeitig angestrebte Flossbarmachung des Flusses in der Strecke von der Stadt Busk bis Dobrotwór, bezw. zur Förderung der in der unteren Strecke Dobrotwór—Reichsgrenze bereits stattfindenden Flossfahrt mit einem 20percentigen Beitrage = 118.800 fl. in zwölf Jahresraten beizutragen, und wird pro 1897 die vierte Rate mit 9900 fl. angesprochen.

Ebenso betheiligt sich die Staatsbauverwaltung an der Bialaregulirung, welche im Zusammenhange mit der Verbauung der Wildbäche, der Regulirung der Zuflüsse und der Bedeichung des Bialaflusses, sowie des rechten Dunajecufers als Landesunternehmung um den Kostenbetrag von 1,789.000 fl. ausgeführt wird, im Hinblicke auf die gleichzeitig angestrebte Flossbarmachung des Flusses mit 121.000 fl., welche in 14 Jahresraten zu entrichten kommen. Für 1897 wird die fünfte Rate mit 8660 fl. eingestellt.

Pruthflussbauten. Für die im Interesse der Schiffahrt und zum Schutze der Liegenschaften er-

forderliche Regulirung des Pruth in der Strecke von Czernowitz bis zur rumänischen Grenze bei Bojan werden wie im Vorjahre 20.000 fl. beansprucht. In der Strecke Kaliczanka—Ostritza—Kliszkoutz, km 28—38·5, ist die Regulirung bereits vollendet, und soll nunmehr in der Strecke Kliszkoutz—Bojan, km 38·5—42·8, gearbeitet werden.

Trockenlegung der Jadrosümpfe. Für diese Arbeit, deren Kosten die bei derselben interessirten Factoren gemeinsam aufzubringen haben, wird von der Staatsbauverwaltung pro 1897 ein Beitrag von 10.000 fl. wegen des Zusammenhanges mit der Regulirung des Jadroflusses gewährt.

An Concurrenzbauten der Länder, Bezirke und sonstigen Interessenten zu den vom Staate ausgeführten Wasserbauten werden pro 1897 gewärtigt: in Niederösterreich zur Donauregulirung 200.000 fl.; in Steiermark zur Murregulirung 38.040 fl., zu den Sannflussbauten 6000 fl., zu den Savebauten 2400 fl. und zur Drauregulirung 20.000 fl.; in Kärnten zur Drauregulirung 25.200 fl.; in Krain zur Saveregulirung 6350 fl.; in Vorarlberg zur Rheincorrection 5660 fl.; in Galizien zu Flussbauten überhaupt 11.300 fl., zu Weichselflussbauten 1500 fl., zu Dunajecbauten 3300 fl., zu Sanbauten 5100 fl. und zu Wislokabauten 200 fl.

Die Einnahmen des Wasserbaudienstes werden für 1897 mit 82.489 fl. (+ 23.155 fl.) veranschlagt. Hievon entfallen auf Niederösterreich 194 fl., auf Oberösterreich 1677 fl., auf Salzburg 13 fl., auf Steiermark 19.737 fl., auf Krain 157 fl., auf Tirol und Vorarlberg 1440 fl., auf Böhmen 15.770 fl., auf Galizien und die Bukowina 40.860 fl., und auf die Bukowina 2641 fl. Nach Materien genommen soll einkommen: für veräusserte Requisiten und Materialien 609 fl., für veräusserte Weidenruthen aus den Aerarialpflanzungen 4411 fl., als Werth der den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden, für die Erhaltung der Wasserbauten zu verwendenden Weidenruthen 12.500 fl., für Grasnützungen 767 fl., an Mieth- und Pachtzinsen 3490 fl., an Vorschuss- und Rechnungsersätzen für das ordentliche Erforderniss 27.627 fl., an verschiedenen Einnahmen 14.945 fl., an Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden, für die ausserordentlichen Wasserbauten zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke 14.500 fl., an Vorschuss- und Rechnungsersätzen für Rechnung des ausserordentlichen Erfordernisses 3640 fl.

Ausser dem Voranschlage des Ministeriums des Innern enthält auch das zum erstenmale im österreichischen Budget erscheinende Investions-Präliminare zwei, und zwar sehr bedeutende Posten für Schifffahrtsbauten, nämlich den Betrag von 340.000 fl. für die Herstellung von Flosshäfen an der Moldau und Elbe, dann den Betrag von 840.000 fl. als erste Rate des Staatsbeitrages für die Canalisirung der Elbe von Aussig bis Prag. Für die Herstellung von Flosshäfen an der Elbe und Moldau war bereits in den Voranschlägen des Ministeriums des Innern für 1895 und 1896 ein Betrag von je 30.000 fl. eingestellt worden. Nunmehr wurde die Post ins Investitions-Präliminare übertragen und gleichzeitig wesentlich erhöht, um speciell die Herstellung des Flosshafens auf der Kaiserwiese bei Smichow oberhalb Prag zu beschleunigen und dadurch die bisherige Gefährdung Prags durch die oberhalb liegenden Holzflösse bei plötzlichem Eintritte von Hochwasser abzuwehren, den Flössen selbst aber gesicherte Liegestellen zu bieten. Eine ganz neue Post ist jene für die Canalisirung der Elbe und Moldau von Aussig bis Prag. Dadurch soll einem seit Jahren in Interessentenkreisen geäusserten Wunsche Rechnung getragen, die bisher nur bei sehr günstigen Wasserständen und auch da nur für kleine Schiffe vollschiffig zu benützende Wasserstrasse in einen Grossschiffahrtsweg umgewandelt werden, der jederzeit für Schiffe von 600 bis 700 t Tragfähigkeit zugänglich ist. Prag selbst soll auf diese Weise der Endpunkt der internationalen Elbeschiffahrt werden. Die Kosten des Unternehmens sind auf 12,950.000 fl. veranschlagt. Im Hinblicke auf die hervorragende Bedeutung, welche das Unternehmen für das Königreich Böhmen und dessen Hauptstadt hat, hat der Landtag des Königreiches sich bereit erklärt, ein Drittel der Kosten bis zum Höchstbetrage von 4,316.000 fl. beizutragen. Das restliche Erforderniss von 8,634.000 fl. ist von der Staatsverwaltung zu bestreiten, die, nachdem die Bauzeit noch nicht endgiltig festgesetzt ist, einstweilen den Betrag von 840.000 fl. als erste Rate pro 1897 anspricht.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 521. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. October gelangte folgender Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen zur Discussion: „Da in letzter Zeit wiederholt Fälle vorgekommen sind, dass durch vorgesetzte Behörden, insbesondere die Betriebsdirection der k. k. Staatsbahnen in Linz, auf Eisenbahnbedienstete direct oder indirect ein Druck in der Richtung ausgeübt wurde, dass sie gezwungen wurden, unter der Drohung der Entlassung oder Versetzung aus dem Fachvereine der Eisenbahnbediensteten auszutreten, stellen die Unterzeichneten den Antrag: Der Eisenbahnminister wird aufgefordert, seinen untergeordneten Organen die Weisung zukommen zu lassen, dass die Ausübung eines moralischen oder materiellen Druckes zu dem Zwecke, österreichische Staatsbürger an der Mitgliedschaft eines gesetzlich gestatteten Vereines zu hindern, ein durchaus unzulässiges Vorgehen, eine Verletzung der Staatsgrundgesetze ist.“

Abg. Pernerstorfer erinnerte daran, dass die Organisation die einzige Schutzwaffe der arbeitenden Massen gegen die Uebermacht des Capitals bilde. Die Organisation der Eisenbahnbediensteten sei heute eine der grössten Organisationen der Arbeiterschaft. In der letzten Zeit werde Seitens einzelner Vorgesetzten der Versuch gemacht, die Ortsgruppen dieser Organisation zu zerstören. Redner brachte mehrere Mittheilungen aus dem „Eisenbahner“ zur Verlesung, in welchen Versuche geschildert werden, Bedienstete der Staatseisenbahnen zum Austritte aus dem Fachvereine zu veranlassen. Der Herr Eisenbahnminister habe jedenfalls Gelegenheit gehabt, sich zu informiren, ob diese Mittheilungen richtig seien, und die ihm untergeordneten Organe auf das Rechtswidrige eines solchen Vorgehens aufmerksam zu machen. Es sei eine Pflicht des Herrn Eisenbahnministers, darüber zu wachen, dass seine Untergebenen die Staatsgrundgesetze und alle anderen Gesetze respectiren. Redner ersuchte daher um die Annahme seines Dringlichkeitsantrages.

Abg. Dr. Marchet erklärte, es handle sich hier um eine sehr grosse Frage. Ohne Organisirung der Arbeiterschaft sei eine Entwicklung unserer gesellschaftlichen Classen und Zustände unmöglich, sie könne sich mindestens nicht ruhig abspielen. Der sogenannte Arbeitsvertrag sei kein Privatvertrag, sondern ein Vertrag mit öffentlichem Charakter. Um dem Arbeiter zu ermöglichen, das Niveau seiner Existenz zu heben, sei ein Zusammenschliessen der Arbeiter, eine Organisation derselben unerlässlich. Die Organisirung der Arbeiter liege aber auch im Interesse der Arbeitgeber. Es sei nicht zweckmässig, wenn man den Kampf um den Lohn den isolirten Arbeitern überlasse. Eine befriedigende Lösung dieses Kampfes sei nur möglich, wenn sich die Arbeiterschaft organisire. Schiedsgerichte und Einigungs-

ämter, Altersversorgung und Invaliditätsversorgung — alle diese Dinge seien nicht möglich ohne Organisirung der Arbeiter. Und darum sind alle einsichtigen Arbeitgeber, zu denen ja auch der Staat gehören müsse, der Meinung, dass die Arbeiter organisirt sein sollen. Allerdings könne auch die Organisation der Arbeiterschaft, wie jedes andere Instrument, missbraucht werden; mit solchen Missbräuchen werde sich niemand identificiren. Wenn man jenen Elementen, welche die Arbeiterorganisationen in falsche Bahnen zu führen bemüht seien, welche im schlechtesten Sinne des Wortes agitatorisch wirken, den Boden entziehen wolle, dürfe man gegen die Organisation selbst nicht repressiv vorgehen. Redner glaubt darum, dass die vorgebrachten Fälle von dem Herrn Eisenbahnminister untersucht werden sollen, und dass, falls dieselben sich als richtig darstellen sollten, die entsprechende Remedur einzutreten habe. Er und seine Gesinnungsgenossen werden für die Dringlichkeit stimmen.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Hohes Haus! Gegenüber dem vom Herrn Abgeordneten Pernerstorfer eingebrachten und begründeten Dringlichkeitsantrage vermag ich als Eisenbahnminister nur ganz dieselbe Stellung einzunehmen, wie eine solche in allen Fällen von Beschwerden über angeblich ungerechte Verfügungen einzelner Eisenbahnorgane gegenüber den denselben unterstehenden Bediensteten für mich in den bestehenden Dienstvorschriften begründet ist. Und ich werde mir erlauben, dieselbe dem hohen Hause kurz zu präcisiren.

§ 77 der Dienstesordnung schreibt vor:

„Wenn ein Bediensteter sich durch eine Verfügung seines unmittelbaren Vorgesetzten beschwert erachtet, ist die Klage oder Beschwerde, welche jedoch keine aufschiebende Wirkung hat, binnen 14 Tagen bei dem höheren Vorgesetzten anzubringen."

Jeder Bedienstete kennt diese Bestimmung der Dienstordnung und kann auch gewiss sein, dass über eine solche von ihm im ordnungsmässigen Dienstwege eingebrachte Beschwerde beim Ministerium eine strenge, unparteiische Erhebung eingeleitet und nach dem Ergebnisse derselben amtsgehandelt wird. Bis zur Stunde ist mir von keinem einzigen Bediensteten, so insbesondere nicht von einem solchen der Betriebsdirection Linz, eine dienstordnungsmässige Beschwerde darüber vorgebracht worden, dass sie unter unzulässiger Androhung der Entlassung oder Versetzung zum Austritte aus dem Fachvereine der Eisenbahnbediensteten gezwungen worden seien, und ist auch das Eisenbahnministerium bis zur Stunde nicht in die Lage gekommen, sich mit der im Dringlichkeitsantrage behandelten Frage amtlich zu befassen. Ich erkläre mich auch selbstverständlich jederzeit bereit, sobald mir von Seiten des Herrn Abgeordneten oder sonst einer vertrauenswürdigen Seite concrete Fälle einer angeblichen Dienstwidrigkeit oder ungesetzlichen Vorgangsweise zugebracht werden, strengste Untersuchung zu veranlassen. Nach dem Ergebnisse derselben werde ich auch das Urtheil fassen.

Aber selbst der Herr Abg. Pernerstorfer vermochte nicht, concrete Fälle mir anzugeben. Sie haben selbst immer gesagt, es schreibt das Blatt, aber nicht hervorgehoben, auf welcher Grundlage die ganze Darlegung gebildet war.

Ich möchte hervorheben, dass ich, als grösster Freund des Rechtes und der Gerechtigkeit, zu Beginn meiner Amtsthätigkeit einzelne in diesem Blatte besprochene Fälle mit Erstaunen gelesen und der strengsten Untersuchung unterzogen habe; es hat sich aber jederzeit herausgestellt, dass die Angabe entweder gar nicht wahr oder in der gröblichsten Weise übertrieben dargestellt war. Es sind dies alte Fälle, ein Fall in Budweis, einer in Prag, wo der Dienstvorstand dem Portier eine Ohrfeige gegeben haben soll u. dgl. Ich habe die ersten Fälle sofort mündlich und schriftlich erheben lassen. Es hat sich herausgestellt, dass nichts an der Sache gewesen ist. Die Leute haben sich nicht beschwert.

Ich bin selbstverständlich jederzeit bereit, auch die hier angeführten Fälle einer genauen und strengen Untersuchung zu unterziehen und danach zu amtshandeln.

In einigen Fachblättern ist mir der Vorwurf gemacht worden, als wäre ich überhaupt ein Feind einer Organisation der Eisenbahnbediensteten. Ich verwahre mich entschieden gegen eine solche Zumuthung. Im Gegentheile, ich finde auch meinerseits eine gute Fachorganisation für zweckmässig, und wird eine solche stets meine grösste Unterstützung und mein Wohlwollen finden. Aber, meine Herren, ich mache Sie aufmerksam, dass die dermalige Fachorganisation oder wenigstens die Parteileitung derselben auf einem grossen Abwege ist. Sie übt den verderblichsten Einfluss auf die Eisenbahnbediensteten sowohl durch ihre mündliche, als durch ihre schriftliche Agitation. Wenn die Herren sich die Mühe nehmen wollten, dass Blatt der Parteileitung, „Der Eisenbahner", von welchem der Herr Abg. Pernerstorfer nur harmlose Sachen vorgebracht hat, im Detail zu lesen, würden sie von dieser Organisation genug haben.

Meine Herren, man muss bedenken, für wen das Blatt geschrieben wird. Wenn ein gebildeter Mann das liest, zieht er seine Consequenzen daraus, er denkt, es muss auch solche Blätter geben. Aber dieses Blatt, in dem jeder Vorgesetzte verunglimpft, in den Koth gezogen und verleumdet wird, liest das untergeordnete Personal. Es ist also die grösste Gefahr, dass dadurch die Disciplin auf das allerschärfste Schaden leidet, wenn das so fortgeht. Es ist nicht die Organisation, gegen die sich die ganze Action wendet — ich könnte eigentlich nicht sagen Action, denn es existirt wenigstens meinerseits keine solche, sondern, wie wir gehört haben, gibt nur der etwas starke Uebereifer des Betriebsdirectors von Linz Anlass zum Anstosse — sondern das Vorgehen richtet sich gegen die Art und Weise, wie die Parteileitung gegen die höheren Eisenbahnfunctionäre zu Felde zieht.

Im Eisenbahndienste handelt es sich um Interessen der höchsten Wichtigkeit. Der Eisenbahndienst beruht auf stricter Pflichterfüllung aller seiner Organe, vom höchsten bis zum niedersten herab. Die strengste, niemals schwankende Disciplin muss aufrechterhalten werden, soll derselbe zum Wohle der Allgemeinheit wirken. Hängt ja das Leben so vieler Persönlichkeiten, so vieler Reisenden vom guten Dienste der Eisenbahnen ab. Der ganze Verkehr, der ganze Handel hängt von dem ungestörten, regelmässigen Betriebe der Eisenbahnen ab. Derselbe kann aber nur dann aufrechterhalten werden, wenn die Disciplin bis zum untersten Personale streng aufrechterhalten bleibt. Ich will nicht schildern, wohin uns das führen würde, wenn z. B. die Eisenbahnbediensteten nicht mehr ihren Vorgesetzten, sondern irgend einer Parteileitung folgen sollten, wohin es kommen müsste bei dieser zersetzenden Kritik des betreffenden Fachblattes. (Abg. Pernerstorfer: Nirgends ist etwas vorgekommen von Indisciplin!) Nicht Indisciplin, aber Beschimpfung von Vorgesetzten. Die Eisenbahnen sind auch nicht als ein ganz gewöhnliches Gewerbe zu betrachten, das ist doch klar; sie sind im lebendigsten Interesse des Publicums und der ganzen Bevölkerung. Diese haben ein Interesse an der Aufrechthaltung der Ordnung und Disciplin bei den Eisenbahnen, und diese wird nur aufrechterhalten, wenn solche Organisationen sich in den richtigen und berechtigten Schranken bewegen.

Unter diesen Umständen kann ich selbstverständlich den Directoren nichts verbieten, was auf die Aufrechthaltung der strengen Ordnung hinzielt; es ist im Gegentheile ihre Schuldigkeit, dafür zu sorgen, dass die Disciplin nicht untergraben werde. Selbstverständlich müssen sowohl die Directoren, sowie ich selbst es thun werde, die bestehenden Dienstvorschriften und unsere bestehenden Gesetze strengstens beachten. Wenn also ein Director gegen Gesetz und Ordnung sich vergangen hat, so ist es meine Sache, amtszuhandeln und den Betreffenden zur Verantwortung zu ziehen.

Aus diesem Grunde bitte ich die Herren, so zu stimmen, wie sie es für gut finden, weil ich meinerseits keine Veranlassung habe, die Ablehnung der Dringlichkeit zu wünschen.

Abg. Pernerstorfer versicherte, dass die Disciplin durch die Organisationen absolut nicht gestört werde; der Herr Minister werde nicht in der Lage sein, auch nur einen Fall anzuführen, wo die Disciplin aus dem Grunde der Zugehörigkeit zu einer Fachorganisation verletzt worden wäre. Man möge die segensreichen Organisationen walten lassen, und nach einiger Zeit werden die Leute nach und nach erzogen werden. Der Herr Minister habe gesagt, in dem Fachblatte werden die Vorgesetzten in der unflätigsten Weise angegriffen. Das Blatt werde confiscirt, warum werde aber nicht geklagt? Redner appellirte an das Haus, in dieser, wie der Abg. Marchet sagte, wichtigen und wirklich grossen Sache das Gefühl für Gesetzlichkeit zu bekunden und für den Antrag zu stimmen. Dies liege auch im Interesse des Herrn Eisenbahnministers, weil derselbe dann auch einen Rückhalt an dem Hause haben werde. Es sei aber auch Sache des Hauses und aller Parteien, den Antrag anzunehmen.

Bei der Abstimmung ergaben sich 73 Stimmen für und 65 gegen die Dringlichkeit des Antrages. Die Dringlichkeit wurde daher wegen Abganges der qualificirten Majorität abgelehnt und der Antrag der geschäftsordnungsmässigen Behandlung überwiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linien Wien—Brünn und Grussbach—Znaim: Hebung der Nivellette an mehreren Stellen: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien, bezw. Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Hebung der Nivellette an mehreren Stellen der Linie Wien—Brünn und Grussbach—Znaim der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3943/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Bauconsenstheilung für die Vergrösserung des Anbaues beim Wasserstationsgebäude in Gaya.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Anbaues beim Wasserstationsgebäude in der Station Gaya der Linie Brünn—Vlarapass im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5859/IV.]

Projectirte Localbahn Neunkirchen-Willendorf. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 2. Juli durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Neunkirchen der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft zur Station Willendorf der Theilstrecke Wr. Neustadt—Puchberg der im Bau begriffenen Schneebergbahn mit der Abzweigung von der erstgenannten Station zum Markte Neunkirchen hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 7085/I.]

Waldbahn Krechowice-Suchodól. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich der projectirten Herstellung einer Waldbahn von Krechowice nach Suchodól des Casimir Fürsten Lubomirski auf den 29. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [E.-M.-Z. 12.537/.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Einführung des Secundärbetriebes auf einigen Bergwerksbahnen. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Einführung des Secundärbetriebes auf den nachstehenden Bergwerksbahnen, und zwar:

1. Littitz-Nürschan mit den Flügeln zum Maria-, Max Carl- und Sulkov-Schacht,
2. Nürschan — Silvia-Schacht, Nürschan — Humboldt-Schacht— Ziegler-Schacht und
3. Staab, bezw. Wächterhaus Nr. 109 der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Furth i. W. zum Austria-Schacht

anberaumt. [E.-M.-Z. 6521/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb in Budapest. (Trassenbestimmung.) Die von der Budapester hauptstädtischen Municipalverwaltung, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, nunmehr bestimmte Trasse der nach amerikanischem System zu erbauenden Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52) wird im Bereiche des II. Stadtbezirkes (Ofen, Taban und Christinenstadt) von der Kronwachgasse aus, mit Benützung entsprechender Strassenzüge, über den Sonnberg und jenseits dieses, den Südbahnhof mit einem 150 m langen Tunnel unterfahrend, am südöstlichen Abhange des Svábhegy (Schwabenberg) auf die Höhe desselben zu den dortigen Villenanlagen führen. Als Betriebsmotor ist elektrische Kraft in Aussicht genommen.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Projectirter Bau neuer Linien.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat eine ausgiebige Erweiterung ihres Betriebsnetzes durch die Ausführung mehrerer neuer Linien beschlossen, deren eine a) vom donaurechtsuferseitigen Brückenkopfe aus in südlicher Verlängerung ihrer Auwinkellinie mit Berührung der Zollamtsbrücke bis zur gemeinsamen Station Kelenföld der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Südbahn; b) von der Endstation ihrer zum Südbahnhofe führenden Linie ausgehende, im Farkasvölgy (Wolfsthal) bis zum dortigen Friedhofe der donaurechtsuferseitigen Bezirke (Buda); c) von einem geeigneten Punkte der Auwinkellinie abzweigende, über das Leopoldifeld bis zu den Sommerfrischen im Hidegvölgy (Kaltes Thal) führen soll. Der Bau und die Einrichtung dieser Linien wird den Anforderungen des schon ursprünglich als solchen aufzunehmenden elektrischen Betriebes entsprechend ausgeführt werden.

Budapester Vororte- (Regional-) Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Fortsetzung der Linie Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota bis zum innerstädtischen Boulevard.) Die Direction der Budapester Vororte-Strassenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Municipalverwaltung, den Beschluss gefasst, ihre Hauptlinie Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota von der Lehelgasse aus mit Berührung des Westbahnhofes der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis zur Kreuzung des Leopold-, Theresien- und Waitzner Boulevard fortzusetzen. Die Geleise der neuen Linie werden mit Zustimmung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen das Territorium des Westbahnhofes tangiren.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung eines Stadtbureau zur Aufnahme von Stückgütern in Budapest.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Anzahl ihrer Budapester Stadtbureaux durch Errichtung eines solchen im donaulinsuferseitigen V. Stadtbezirke Leopoldstadt, Arany János-Gasse, neuerdings ergänzt wurde. Das Bureau, in welchem Eil- und Frachtstückgüter in beliebiger Menge nach allen Eisenbahnstationen des In- und Auslandes aufgegeben werden können, besorgt über vorhergehende Aufforderung auch die Abholung von Sendungen aus der Behausung gegen fixe Gebühren und vermittelt auch die Verzollung von Sendungen, u. zw. sowohl von Loco- als von Transito-Zollgütern.

— (Eröffnung der Station Aszod für Schnellzüge.) Die Direction des kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass auf deren Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka (—Oderberg) die Ausgangsstation Aszód der neu eröffneten Nógráder Comitatsbahn Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz als Schnellzugsstation zum Anschlusse an die auf letztgenannter Linie verkehrenden Züge eröffnet wurde.

— (Bestellung von Lastwaggons.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, über Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers 1000 Stück Lastwaggons verschiedener Typen bestellt, und zwar 700 Stück bei der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf, 250 Stück bei der Firma Weitzer & Comp., Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Arad, und 50 Stück bei der Firma Schlik, Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest. Die Lieferungstermine wurden kurz bemessen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn - Angelegenheiten. (Vermehrung der Sachverständigen für den Sprengel des Oberlandesgerichtes in Zara.) Die Vermehrung der Sachverständigen für den Sprengel des Oberlandesgerichtes in Zara beträgt 15, sohin erscheinen für das Jahr 1896 39 Sachverständige bestellt. [E.-M.-Z. 10.634/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 25·92 km lange Strecke Walsrode — Soltau der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Hilfsämter-Directions-Adjuncten Ferdinand Landskron der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zum Hilfsämter-Director ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft I.

Einbeziehung der Station Danzig Hauptbahnhof.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Danzig Hauptbahnhof für die Beförderung von Eilgut in den vorbezeichneten Güterverkehr aufgenommen.

Diesbezüglich ist im Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896 nachzutragen:

Seite 12, unter i):

„Die Sätze im Verkehre mit Danzig Hauptbahnhof gelten nur für Eilgüter aller Art und eilgutmässig zu befördernde Frachtstückgüter."

Ausgenommen sind nur Fische in Wagenladungen. Die Sätze im Verkehre mit Danzig lege Thor gelten für Frachtstückgüter, soweit solche nicht eilgutmässig befördert werden, und für Frachtgut (einschliesslich Fische in Wagenladungen).

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig Eilgut
45	Danzig Hauptbahnhof .	1296
59	Danzig Hauptbahnhof .	1390

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel III b	IV b	V b	VI b
		Stückgutclasse II für 100 kg in Pfennig			
77	Danzig Hauptbahnhof .	648	—	682	—

Seite	Zwischen und	Eigenthumsbahn	Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oswięcim
			Kilometer			
204	Danzig Hauptbahnhof	Danzig	580	623	608	—

Die im Verkehre mit Danzig lege Thor auf Seite 45 und 59 enthaltenen Eilgutfrachtsätze sind zu streichen, da die genannte Station am 1. October 1896 für den Eilgutverkehr geschlossen worden ist.

Wien, am 27. October 1896. [780]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Ausgabe von directen Personenzugs-Fahrkarten aller Classen im Verkehre zwischen Wien (Nordbahnhof) und Bisenz Stadt via Bisenz-Pisek.

Mit 15. November 1896 gelangen für den Personenverkehr zwischen Wien (Nordbahnhof) und Bisenz Stadt via Bisenz-Pisek directe Personenzugs-Fahrkarten für alle Classen zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Zwischen Wien (Nordbahnhof) und	I.	II.	III.
	Classe		
	Fahrpreise per Person in Kreuzern		
Bisenz Stadt	420	280	140

Wien, am 24. October 1896. [781]

Sonstige Nachrichten.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg Donauländ transito. (Einreihung verschiedener Artikel in den Ausnahmetarif 2.) Mit Giltigkeit vom 9. October wurden die folgenden Artikel in den Ausnahmetarif 2 (Eisen und Stahl etc.) für den Verkehr nach dem Donaugebiete im Allgemeinen eingereiht:

1. unter Nr. 2a: „Kochherdplatten";
2. unter Nr. 4 mit dem Zusatze: Ausserdem für den Verkehr nach dem Donaugebiete im Allgemeinen: „eiserne Nägel, Schiffsrippen, Springfedern, Ketten und Achsen aus Eisen und Stahl";
3. unter Nr. 7a: „Drahtlitzen, Drahtseile, verpackt und unverpackt".

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Aenderung einer Bestimmung.) Ab 1. December werden die Artikel Fleisch und Fleischwaaren, Melasse, Malz, Spiritus und Stärke im Verkehre nach Deutschland lediglich zu den Frachtsätzen der Abtheilung A befördert. Ausnahmetarif 14 für Stärke von Passau nach Lindau bleibt jedoch bestehen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung directer Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 10. October sind für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen den Sta-

tionen Bad Schmiedeberg, Hohenthurm, Luckenwalde, Salzmünde und Vetschau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle einerseits und den sächsischen Stationen Bischofswerda, beziehentlich Freiberg, Frohburg, Glauchau, Groitzsch, Leipzig I bayerischer Bahnhof), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) und Radeberg andererseits directe Frachtsätze in Kraft getreten. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen Auskunft zu erhalten.

Main - Neckar - Bahn - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Neuer Ausnahmetarif Nr. 6.) Der Ausnahmetarif Nr. 6 (Seite 11 des Tarifnachtrages VI) wurde mit Giltigkeit ab 1. October durch folgenden ersetzt, bezw. ergänzt: Ausnahmetarif Nr. 6 für getrocknete Malztreber (Biertreber) in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen. (Der bisherige Ausnahmefrachtsatz der Abtheilung a) bleibt noch bis 30. November 1896 in Kraft.)

Nach oder von	Kulmbach	Münchenen C.-B.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Friedrichsfeld	0·94	1·19
Heidelberg (Hauptbahnhof) . .	0·97	—
Schwetzingen	0·96	—

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) unter Auflassung von Abfertigungsgebühren, giltig vom 1. Jänner 1893.) Auf Seite 7 der Bestimmungen ist im Artikel 6, Verzeichniss der Lagerhäuser, bei der Station Regensburg als drittes Lagerhaus das der Firma Aug. Pflüger und als viertes jenes der Firma G. Reisinger mit Wirksamkeit seit 1. October nachzutragen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2 (Verkehr mit Württemberg), vom 1. Juni 1892. (Ausgabe des Nachtrages VII.) Mit Wirksamkeit vom 1. October ist der Nachtrag VII zur Ausgabe gelangt, welcher enthält:

I. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
II. Aenderung des Verzeichnisses der dem Tarife angehörigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Halle, Kattowitz, Posen und Stettin.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1 (Verkehr mit Bayern) vom 1. Juni 1892. (Ausgabe des Nachtrages VIII.) Mit Wirksamkeit vom 1. October ist der Nachtrag VIII zu Ausgabe gelangt, welcher enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Aenderung des Vorwortes.
III. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.
IV. Aenderung des Verzeichnisses der dem Tarife angehörigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Halle, Kattowitz, Posen und Stettin.
V. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I.
VI. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II.
VII. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
VIII. Aenderungen von Stationsnamen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Ausgabe des Nachtrag VIII.) Mit Giltigkeit ab 1. October ist der Nachtrag VIII zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, sowie Aufnahme der badischen Station Welschingen in den Tarif.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Berichtigungen im Nachtrage III.) Im Nachtrage III vom 1. October 1896 sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

1. Auf Seite 3, Ziffer 5, ist „Perkam" zu streichen.
2. Auf Seite 38 ist bei Petershausen die Station Pilling sammt der Entfernung von 159 km zu streichen.
3. Auf Seite 42 muss es statt Wolnzach „Wolnzach Bahnhof" heissen.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr, Gruppe I, II (V). (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Vom 15. October ab sind in obenbezeichnetem Verkehre für die Stationen Benau und Christianstadt theilweise ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen, welche sich durch die in Folge der Betriebseröffnung der Strecke Sorau—Benau herbeigeführten Entfernungsabkürzungen ergeben. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Sächsisch-Schweizerischer Gütertarif über Lindau. (Einführung neuer Frachtsätze.) An Stelle der bisher in den Tarifen für den Norddeutsch-Schweizerischen Güterverkehr (Heft 5, erste und zweite Abtheilung) für den Verkehr nach und von Hirschfelde verzeichneten, seit dem 1. April 1896 im Sächsisch-Schweizerischen Verkehre angewendeten Frachtsätze sind am 1. October 1896 neue Frachtsätze in Kraft getreten. Sie ergeben sich durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die für die Station Zittau im Tarife für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August 1895 enthaltenen Frachtsätze:

Kilometer	Eilgut		Stückgut		Specialtarif		Classe		Specialtarif					
	Classe								I		II		III	
	1	2	a	b	A	B	a	b	a	b	a	b	a	b
	Centimes für 100 kg													
8	22	11	11	8	8	7	6	5	4	5	3	3	2	

Durch die neuen Frachtsätze treten zum Theil Ermässigungen ein. Erhöhungen sind damit nicht verbunden.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Aenderung der Frachtsätze für Thee.) Vom 19. November alten (1. December neuen) Stils ab tritt für den Artikel „Thee" im Verkehre nach Moskau ein anderweitiger erhöhter Frachtsatz in Kraft, der für die Strecken ab Schnittpunkt Wirballen östlich 4·91 Rubel für 100 kg beträgt. Es ist daher in den auf den Seiten 292, 364 und 676 des Deutsch-Russischen Gütertarifes, Theil III A enthaltenen, zu den Tabellen V, VI und XIII gehörigen Ausnahme-Frachtsätzen für die Strecken ab Schnittpunkt östlich im Verkehre nach Moskau eine Berichtigung in der Weise vorzunehmen, dass über den Satz der Classe I von 4·17 Rubel der neue Frachtsatz „4·91 **)" Rubel gesetzt und am Fusse der bezeichneten Seiten die folgende Anmerkung aufgenommen wird: „**) Gilt vom 19. November (1. December) 1896 ab nur für den Artikel Thee."

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Gmünd** der Bahnlinie Wien—Eger gelangt im heurigen Jahre eine Vergrösserung der Wagenlackirerei und der Wagenmontirung, sowie die Herstellung eines Schuppens für die Schubleiter zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 51.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 13. November 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im October 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1734	Südbahn-Gesellschaft		Chilisalpeter und mineralische Phosphate aller Art, gemahlen und ungemahlen	Südbahn und Finme Triest—Freihafen S.B.	Stationen der Südbahn, sowie nach Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. November 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Anhang dazu	Verschieden	0·22 Heller pro 100 kg und 1 km incl. Manipulationsgebühr, plus ung. Transportsteuer bei einem ununterbrochenen Durchlaufe von mindestens 330 Kilometern		Im Kartirungswege	Die Gebührenermittlung erfolgt nach den factischen Kilometerentfernungen nach Massgabe der im Localtarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Theil II, vom 1. April 1893 unter Abschnitt B II 1 und 2 enthaltenen „Grundsätze für die Frachtberechnung", bezw. der im Localtarife der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, Theil II vom 1. April 1893 unter Abschnitt A I enthaltenen Allgemeinen Bestimmungen". Der auf Grund dieser Gebührenermittlung für 330 km entfallende Gesammtsatz wird insolange auch für Sendungen nach näher gelegenen Stationen berechnet, als sich der nach den Localtarifen oder nach dem Anhange dazu ergebende Tarif nicht billiger stellt	
1735	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Papier aller Art der Pos. P—1 des Tarifes, Theil I	Deutsch-Landsberg Voitsberg	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Parteiorgane, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Einhebung gelangt. Sendungen müssen nachweislich nach Ostindien, Südamerika, Japan und China zum Export gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Frachtsatz 208·2 Heller	169 Heller bezw. incl. ungar. Steuer 27 Heller	173 Heller 35·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf rechnirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der vom k. k. Hauptzollamte in Triest oder vom k. k. Hafen- und Sanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den vorgenannten Exportgebieten, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1736	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisen der Pos. E—8 des Tarifes, Theil I	Wien (Matzleinsdorf)	Köflach	Bei Expedition eines Minimalquantums von 18.500 Tonnen pro Jahr Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die Bestimmungen der einschlägigen normalen Tarife massgebend Sendungen müssen von Schwechat proveniren	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localtarife der Südbahn und der Graz-Köflacher Eisenbahn	64·3 Kreuzer excl. Mgb. und inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr	47·6	16·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Eisenfabrikate aller Art (incl. Eisenmieten, Schrauben, Muttern, Schienennägeln und Werkzeugen)	Leoben	Köflach	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief			41·8 Krenzer excl. Mgb. und inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr	28·5	13·3 kr.			
			Eisen und Stahl der Pos. E—6, Eisenwaaren aller Art der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	Köflach	Graz	pro verwendeten Wagen und Frachtbrief		Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Variabel	25·2 kr. incl. Mgb. und excl. der normalen Ueberfuhrsgebühr für Graz transitirende Sendungen	Variirt			
1737	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Frachtgüter für Regiezwecke der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz	Sämmtlichen Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Preding-Wieselsdorf	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen an die Betriebsleitung der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz adressirt sein oder von derselben zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	16·4 kr. 20·5	Variirt	Im Kartirungswege		
1738	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mehl	Marburg	Wies	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	134 Heller	116 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		

nnd vice versa

0·3 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km incl. Manipulationsgebühr

Fortlaufende Nummer	1	1739	1740
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	3	Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Zündwaaren	a) Eisenwaaren und Bleche; b) Holz der Pos. H—19 und 20 des Tarifes Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Deutsch-Landsberg	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Preding-Wieselsdorf	Graz S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	In jedem Gewichte. Sendungen müssen zur Completirung der in Preding-Wieselsdorf in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangenden und nachweislich zum Export in die Levante bestimmten Zündwaaren-Transporte dienen	ad a) In jedem Gewichte; ad b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief; ad a) und b) Sendungen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Bahn den Betrieb führenden k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe der letzteren in Graz adressirt sein
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	15 kr. ö. W.	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	8·1 kr. ö. W.	0·2 kr. per 100 kg und 1 km auf Grund der bis Graz (G.K.B.) entfallenden kilometrischen Distanzen
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	6·9 kr. ö. W.	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Die Rückvergütung erfolgt: 1. bei Sendungen, welche ab Graz auf Grund des directen Levantetarifes zur Abfertigung gelangen, gegen Vorlage der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der Duplicat-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf via Triest nach der Levante; andernfalls 2. gegen Vorlage der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf bis Triest, bezw. Finme, denen zum Nachweis der erfolgten Verschiffung die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. Hafenamtes in Finme beizugeben sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				vou	nach					per 100 kg				
1741	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisenschlacken aus alten Lägern	W i e s	Graz S.B. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladewicht der verwendeten Wagen. Aufladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	26·6 kr. ö. W. incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	18 kr. ö. W. incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	8·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1742	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Getreide	Graz (G.K.B.) transit	Frauenthal	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen via Lebring anlangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 26·3	Kreuzer 22·8	Kreuzer 3·5	Im Kartirungswege		
					Schwanberg				32·2	22·8	9·4			
1743	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bier in Fässern	Brünn K.F.N.B.	Teschen K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	77·8 kr.	49·0 kr.	28·8 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Teschen K.F.N.B.	Brünn K.F.N.B.	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anfieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			53·4 kr.	49·0 kr.	4·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Aufliefernngsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt		

Fortlaufende Nummer	1744	1745	1746	1747	1748
Die Publication erfolgt	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
und im der von der Namen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Oesterr. Nordwestbahn	Buschtěhrader Eisenbahn		K. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	Koble (Braunkoble) der Pos. K - 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I aus den Gruben in Gliusko und Potylicz	Ziegel der Pos. Z - 1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife Tbeil I	Mineralische Koble und Coaks	Düngemittel des Specialtarifes 3	Kalkstein und Kalksteinscbotter als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Rawa-ruska	Střebichovic-Vinařic (St.E.G.)	Kladno, Alt-Kladno, Neu-Kladno, Buschtěbrad, Duby und Střebicbovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Knobis	via Prag (Smichow)-Ilostiwitz: Beraun
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Gliusko				
	Lemberg	Rotbkosteletz (S.N.D.V.B.)	Brünn St.E.G. loco und transit und Scbimitz	Kralup (loco und transit)	via Prag (Smichow)-Ilostiwitz: Kladno (Anscbluss an die Nučitzer Erzbahn)
	Rawa-ruska				
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzablung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahluug mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wageus; Aufrechthaltuug der sonstigen allgemein giltigen Tarif bestimmungeu	Aufgabe in ganzen Wagenladnngen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarif bestimmungen	1. Frachtzablnng für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. November 1896 bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897
Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Localtarife	Localtarif	Ausnahmetarif für Kalk und Kalkstein im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande, giltig vom 1. Jänner 1893, sammt Nachträgen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	22·7 / 10·4 Kreuzer	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	12·6 kr.	17 kr. ö. W.*)
Zugestandener Frachtsatz (Gebübr) per 100 kg	13·8 / 5·6 Kreuzer	37·3 kr.	43 kr.	7·6 kr.	16 kr. ö. W.*)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	8·9 / 4·8 Kreuzer			5 kr.	1 kr. ö. W.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen		Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	*) In diesen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten
	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1749	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle und Braunkohlenbriquetts als Frachtgut		a) Prag (Bubna) b) Prag (Sandthor) c) Prag (Smichow) d) Kralup	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen I—V	Krenzer ö. W.			R ü c k v e r g ü t u n g	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen an die Generaldirection der Buschtěhrader Eisenbahn in den Monaten April, Juli, October 1897 und Jänner 1898 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch
				Königsberg Maria Kulm				a) 34·0 b) 33·8 c) 34·3 d) 33·9		30·7 30·7 30·7 30·7	3·3 3·1 3·6 3·2			
				Dassnitz				a) 33·6 b) 33·4 c) 33·9 d) 33·5		30·7 30·7 30·7 30·7	2·9 2·7 3·2 2·8			
				Zieditz				a) 33·2 b) 32·9 c) 33·4 d) 33·0		30·7 30·7 30·7 30·2	2·5 2·2 2·7 2·8			
				Davidsthal				a) 33·0 b) 32·6 c) 33·3 d) 32·8		30·7 30·7 30·7 30·2	2·3 1·9 2·6 2·6			
				Falkenau a. E.				a) 32·9 b) 32·4 c) 33·2 d) 32·5		30·5 30·5 30·5 29·8	2·4 1·9 2·7 2·7			
				Neusattl				a) 31·9 b) 31·4 c) 32·3 d) 31·7		29·5 29·5 29·5 28·7	2·4 1·9 2·8 3·0			
				Chodau				a) 31·4 b) 31·0 c) 31·8 d) 31·1		29·0 29·0 29·0 28·2	2·4 2·0 2·8 2·9			
1750	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, dann Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			Für in Saaz (B.E.B.) aus den daselbst gepachteten Bahnmagazinen nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangende Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der dieser Aufgabe vorangegangenen 100 Tage in die betreffenden Magazine solche Sendungen eingelagert wurden, welche über die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn in Saaz (B.E.B.) angelangt und auf diesen Linien mindestens 70 Kilometer befördert worden sind, bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897 von der tarifmässig eingehobenen Manipulationsgebühr per 4 kr. ö. W. für 100 kg 3 kr. ö. W. für 100 kg gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Saaz (B.E.B.) und auf dieselbe Firma als Versenderin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B.) rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde. Die Frachtdocumente müssen spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden; dieselben werden nicht zurückgestellt.				
1751	Buschtěhrader Eisenbahn					Für in Saaz (B.E.B.) über fremde Eisenbahnen anlangende und daselbst in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 70 Kilometer befördert werden, vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 von der tarifmässig eingehobenen Manipulationsgebühr per 4 kr. ö. W. für 100 kg 3 kr. ö. W. für 100 kg gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Saaz (B.E.B.) und auf dieselbe Firma als Versenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz (B.E.B) rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde. Die Frachtdocumente müssen spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Saaz (B.E.B.) bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden; dieselben werden nicht zurückgestellt.				
1752						Für in Prag (Smichow) B.E.B. über die Prager Verbindungsbahn anlangende und daselbst in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazine solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 100 Kilometer befördert werden, vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 die tarifmässig eingehobene Manipulationsgebühr von 4 kr. ö. W. für 100 kg gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Prag (Smichow) B.E.B. und auf dieselbe Firma als Versenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Prag (Smichow) B.E.B. rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits ausgeführt wurde. Die Frachtdocumente müssen spätestens innerhalb eines Monates nach erfolgter Expedition ab Prag (Smichow) B.E.B. bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden; dieselben werden nicht zurückgestellt.				

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 125. **Wien, 31. October 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. October 1896, Z. 3922/III, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie an sämmtliche Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Unzulässigkeit der Verwendung von in Rothdruck ausgeführten Frachtbriefen.

Aus Anlass eines zur h. a. Kenntniss gelangten Falles der Abfertigung einer Sendung feuergefährlicher Gegenstände auf Grund eines in Rothdruck ausgeführten Frachtbriefes wird die . . . . . eingeladen, die dortseitigen Stationen anzuweisen, dass die Verwendung von in Rothdruck ausgeführten Frachtbriefen überhaupt unzulässig ist und derartige Frachtbriefe von der bahnamtlichen Behandlung auszuschliessen sind.

In den Frachtbriefen über Sendungen, welche der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. August 1893, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, R.-G.-Bl. Nr. 126, unterworfen sind, ist im Sinne des § 11 dieser Verordnung lediglich die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes mit rother Tinte zu unterstreichen.

Wien, am 22. October 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Ausschreibung der Landesumlagen fällt in den gesetzlichen Wirkungskreis der autonomen Landesorgane, und kann daher der Landesausschuss die angerufene Entscheidung über die Gesetzmässigkeit der Vorschreibung von Zuschlägen dieser Art zu den directen landesfürstlichen Steuern nicht ablehnen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Finanzprocuratur in Wien, in Vertretung der bestandenen k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, gegen die Entscheidung des galizischen Landesausschusses vom 29. November 1894, Z. 57.029, betreffend die Competenz in Angelegenheiten der Vorschreibung von Steuerzuschlägen für Landeserfordernisse, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit dem Zahlungsauftrage der Steueradministration Lemberg vom 4. October 1894, Z. 12.320, wurde im Grunde der mit dem Zahlungsauftrage der Steueradministration für den I. Bezirk in Wien vorgenommenen Bemessung der Einkommensteuer erster Classe für den Bahnbetrieb und die Dampfschiffahrt der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für das Verwaltungsjahr 1894 und die im Grunde der Gesetze vom 19. März 1887, R.-G.-Bl. Nr. 33, und 8. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 61, vorgenommene Vertheilung dieser Steuer auf die einzelnen Länder der genannten General-Direction für den Betrieb der Staatsbahn im Krakauer Gebiete pro 1894 die Einkommensteuer mit 222 fl. 21 kr. sammt Zuschlägen vorgeschrieben. Unter diesen Zuschlägen befindet sich der Zuschlag für Landeserfordernisse im Betrage per 288 fl. 87 kr.

Gegen die Vorschreibung dieses Zuschlages hat die genannte General-Direction den Recurs an den

galizischen Landesausschuss aus dem Grunde ergriffen, weil bei Berechnung desselben nicht der für das Krakauer Gebiet pro 1894 mit der im Landes-Gesetz- und Verordnungs-Blatte für Galizien Nr. 34 ex 1894 verlautbarten Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 21. April 1894, Z. 30.989, mit 51 kr. von jedem Gulden der Gesammtgebühr der directen Steuern festgesetzte, sondern ein höherer Satz angewendet worden ist.

Mit der hiergerichts angefochtenen Entscheidung hat der galizische Landesausschuss diesen Recurs der Recurrentin mit dem Bemerken zurückgestellt, dass dem Landesausschusse keine Competenz zur Entscheidung der Recurse gegen die Erlässe der k. k. Behörden überhaupt und insbesondere gegen Zahlungsaufträge der k. k. Steueradministration zustehe.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat diese Entscheidung nicht im Gesetze begründet befunden.

Nach § 18, Punkt 4, lit. a, der Landesordnung für das Königreich Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau, Beilage II o zum Gesetze vom 26. Februar 1861, R.-G.-Bl. Nr. 20, ist die Besteuerung für Landeszwecke eine Landesangelegenheit, gehört also in den Wirkungskreis der Landesvertretung, bezw. des Landesausschusses, und nach § 22 ebendort kann der Landtag — nach Umständen unter kaiserlicher Genehmigung — Zuschläge zu den directen landesfürstlichen Steuern umlegen und einheben.

Nach diesen gesetzlichen Bestimmungen fällt also die Ausschreibung der Landesumlagen in den selbstständigen Wirkungskreis der autonomen Landesorgane, und kann daher eine Entscheidung über die Gesetzmässigkeit der Vorschreibung solcher Zuschläge nur durch eben diese Organe herbeigeführt werden.

Der Umstand, dass die Repartition und Einhebung dieser Zuschläge durch Organe der Finanzverwaltung besorgt wird, gibt diesen letzteren noch keineswegs ein Dispositionsrecht über die Zuschläge, also auch nicht das Recht, in streitigen Fällen über die Gesetzmässigkeit der Vorschreibung solcher Zuschläge zu entscheiden.

Dagegen kann sich mit Grund nicht auf den § 32 der bezogenen Landesordnung berufen werden, welcher bestimmt, dass die näheren Weisungen über die dem Landesausschusse zukommenden Geschäfte und über die Art ihrer Besorgung den vom Landtage zu ertheilenden Instructionen und in Betreff der Einflussnahme auf die Gemeindesachen und auf die Angelegenheiten der landesfürstlichen Steuern den besonderen Gemeinde- und Steuergesetzen vorbehalten bleiben; denn dieser Vorbehalt betrifft in Hinsicht der Steuergesetze lediglich die Angelegenheit der landesfürstlichen Steuern, um welche es sich im vorliegenden Falle gar nicht handelt, nicht aber Angelegenheiten der Landeszuschläge, bezüglich deren eine Bestimmung in dem bezogenenen § 32 nicht enthalten ist. Es geht daher auch nicht an, hinsichtlich der Landeszuschläge das Gesetz vom 19. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 28, zu beziehen, da dasselbe laut § 1 nur die Vorstellungen, Beschwerden oder Recurse gegen die im administrativen Wege erlassenen Aufträge, Verfügungen oder Entscheidungen der für die Veranlagung, Bemessung und Verwaltung der directen Steuern, der indirecten Abgaben und sonstigen Gefälle für Staatszwecke bestellten Behörden, Aemter und Organe der Finanzverwaltung zum Gegenstande hat, daher das bezogene Gesetz nicht auf Recurse gegen die Vorschreibung von Landeszuschlägen in Anwendung gebracht werden kann, wie denn auch im gegebenen Falle in dem bezogenen Zahlungsauftrage der Steueradministration Lemberg vom 4. October 1894, Z. 12.320, im Einklange mit dem letztbezogenen Gesetze die k. k. Bezirkshauptmannschaft, bezw. die Steueradministration als Recurs-Einbringungsstelle nur bezüglich der Bemessung der Einkommensteuer oder deren Entrichtung angegeben ist.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich, dass allerdings der galizische Landesausschuss und nur dieser zur meritorischen Entscheidung des von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Betreff der Vorschreibung der Landeserfordernisse eingebrachten Recurses competent war, und es musste daher die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben werden.

[Erkenntniss vom 3. Juli 1896, Z. 3953; E.-M.-Z. 9578/I.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Bischofshofen—Wörgl: Wiederherstellung der durch Hochwässer beschädigten Strecken: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirksbauptmannschaft Kitzbühel hat die politische Begehung unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anlässlich des Projectes für die Wiederherstellung der durch die Hochwässer am 12. und 13. August 1896 beschädigten Eisenbahnstrecken der Linie Bischofshofen—Wörgl für den 3. und 4. November angeordnet. [E.-M.-Z. 6564/IV.]

— Linie Prag—Moldau: Erweiterung des Bahnhofes Dušnik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Kladno hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung bezüglich des Projectes für die Erweiterung des Bahnhofes Dušnik der Linie Prag—Moldau anlässlich der Einmündung der Localbahn Beraun-Dušnik für den 4. November angeordnet. [E.-M.-Z. 6629/IV.]

— (Linie Lemberg—Suczawa: Bauconsensertheilung für die Erweiterung des Wächterhauses in km 95·954.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die aus Anlass der Activirung der Haltestelle Martynów vorgenommene Erweiterung des Wächterhauses in km 95·954 der Linie Lemberg—Suczawa im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6650/IV.]

— (Linie Zagorzany—Gorlice: Bauconsensertheilung für eine Industriegeleiseanlage in km 2·4 bis km 3.) Die k. k. Stattbalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Erweiterung der Industriegeleiseanlage der Galizischen Karpatben-Petroleum-Actiengesellschaft vormals Bergheim & Mac Garvey in Maryampol in km 2·4—3 der Linie Zagorzany—Gorlice im Namen der bestandenen k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ertheilt. [E.-M.-Z. 6483/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel. (Fahrplan.) Der Fahrplan für die Localbahnlinie Niklasdorf—Zuckmantel, welche am 31. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wird, ist in folgender Weise festgesetzt worden: ab Niklasdorf 5 U. 5 M. Früh, 10 U. 5 M. Vm. und 4 U. 15 M. Nm.; an Zuckmantel 5 U. 40 M. Früh, 10 U. 40 M. Vm. und 4 U. 50 M. Nm. Ab Zuckmantel 8 U. 50 M. Vm., 3 U. 15 M. Nm. und 5 U. 23 M. Abends; an Niklasdorf 9 U. 25 M. Vm., 3 U. 50 M. Nm. und 5 U. 49 M. Abends

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate August.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate August vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	12
	in Stationen	12
Zusammenstösse	auf freier Bahn	3
	in Stationen	12
sonstige Betriebsunfälle		154
	zusammen	193

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	29
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	33	93
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	1
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	18	15
zusammen	57	138

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	1
Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Köln a. Rh.	—	2
„ Danzig	—	3
„ Erfurt	1	—
„ Essen a. Ruhr	—	14
„ Frankfurt a. M.	1	1
„ Halle a. S.	1	6
„ Magdeburg	1	—
Königlich Württembergische Staatseisenbahnen	1	1
Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen	—	1
wie vor	5	29

Bei den Betriebsunfällen wurden
45 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
138 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.815 km . . . . . 186 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . . . 7 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	198	148
bei den Privatbahnen	293	145

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld und in Essen a. Ruhr und die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen,
bei den Privatbahnen
die Krefelder Eisenbahn,
die Stargard-Küstriner Eisenbahn und
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate September.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates Septemper folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. September die 17·81 km lange Theilstrecke Schafstädt-Merseburg mit Abzweigung von Lauchstädt nach Merseburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt vorläufig für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen, mit Ausnahme von Leichen, Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen; ferner die 12·7 km lange Reststreck Sorau—Benau der Nebenbahn Sorau—Christianstadt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau mit den Haltestellen Grabig (3·3 km ab Sorau) und Laubnitz (7·6 km) für den öffentlichen Verkehr; die beiden Haltestellen besitzen die Befugnisse zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Strecke Sorau—Benau gehört zur Betriebsinspection Sorau, Maschineninspection Breslau II, Werkstätteninspection Guben und Verkehrsinspection Glogau.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. September die Haltestelle Prühlitz zwischen den Stationen Wittenberg und Elster-Elbe im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. Saale, welche bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgut und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für den Wagenladungsgüter- und unbeschränkten Viehverkehr; Leichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind von der Abfertigung auf dieser Haltestelle ausgeschlossen; der Haltepunkt Lesgewangminnen zwischen den Stationen Naujeningken und Rautenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. P. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr; Gepäckstücke werden auf dieser Haltestelle unabgefertigt gegen Entrichtung der Gebühr auf der Endstation übernommen; der Haltepunkt Dubrau an der Strecke Benau—Christianstadt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; die Haltestellen Bolatitz und Kuchelna im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Viehverkehr; die Genehmigung zur Verladung von Rindvieh ist jedoch Seitens der Parteien in jedem einzelnen Falle beim kgl. Landrathe zu Ratibor unter Vorlage der Ursprungsatteste nachzusuchen; die Haltestelle Lampaden im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken, auf welcher bisher lebende Thiere in Wagenladungen und Grossvieh in einzelnen Stücken nicht abgefertigt werden konnten, für den unbeschränkten Viehverkehr; ferner die Haltestelle Hermsdorf in Ostpreussen zwischen den Stationen Biessellen und Allenstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr., welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch für den Wagenladungsgüterverkehr; die Abfertigung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen ist ausgeschlossen;

am 3. September der Haltepunkt Jorksdorf zwischen den Stationen Schelecken und Szargillen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Wagenladungsgüterverkehr;

am 15. September der Haltepunkt Angermund zwischen den Stationen Calcum und Grossenbaum im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr, und die Haltestelle Pürbischau zwischen den Stationen Zedlitz und Gross-Totschen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Güterverkehr in Wagenladungen;

b) In Baden: Am 15. September die Haltestelle Eichelscheiderhof zwischen den Stationen Bruchmühlbach und Homburg der Pfälzischen Eisenbahnen, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, für den Güterverkehr in Wagenladungen.

c) In Bayern: Am 16. September der Halteplatz Rüdenhausen-Feuerbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Güterdienst, und zwar lediglich für Stückgüter bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg.

Preussen. (Vorarbeiten für Nebenbahnen.) Der Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Ibbenbüren über Tecklenburg, Lengerich und Versmold nach Gütersloh mit Abzweigung von Tecklenburg nach Rheine und mit Anschlüssen an den Dortmund-Ems-Canal, der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin die gleiche Erlaubniss für eine schmalspurige Nebeneisenbahn von Blankenburg über Quedlinburg nach Aschersleben und einem Comité in Detmold die gleiche Erlaubniss für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Paderborn über Lippspringe nach Horn i. L. ertheilt worden.

Italien. (Valsugana-Bahn.) Wir entnehmen aus einem von dem „Monitore delle Strade ferrate“ reproducirten Artikel des „Adriatico“ nachstehende bemerkenswerthe Ausführungen: „Nahezu 30 Jahre sind es, dass man von dem Baue der Valsugana-Bahn spricht. Ein internationales Uebereinkommen verpflichtet die zwei Staaten Oesterreich und Italien, eine directe Verbindung zwischen dem Brenta- und Etschthale herzustellen; Venedig ist der einzige bedeutende Hafen, welchen Italien am Adriatischen Meere besitzt. Die Interessen Venedigs sind congruent mit den Interessen des ganzen Landes, welches von der Nothwendigkeit, eine möglichst kurze Verbindung zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien herzustellen, durchdrungen ist. In Oesterreich und in der Schweiz werden gegenwärtig verschiedene Pro-

jecte erörtert, deren Realisirung weit eher bevorsteht als jene des Projectes Belluno-Toblach, weshalb in erster Linie danach gestrebt werden müsse, das Project Bassano-Mestre zur Durchführung zu bringen. Zugegeben, dass Hoffnung vorhanden ist, dass die Linien Belluno—Toblach und Vittorio—Belluno zur Durchführung gelangen werden, so ist der Zeitpunkt der Eröffnung dieser das obere Piave-Thal durchziehenden Linien zweifellos noch sehr ferne. Venedig hingegen ist darauf angewiesen, dass die Eisenbahn Mestre-Bassano ehestens in Angriff genommen werde. Die Bassano-Primolano wird sich dann von selbst als nothwendig darstellen. Andererseits würde die Mestre-Bassano auch ohne Fortsetzung sich selbst genügen. Der Secundärbahnbetrieb der Linie Tezze—Borgo—Pergine—Trient ist das beliebte Argument der Gegner. Wenigstens existirt eine Linie, und wenn dieselbe auch nicht allseitig befriedigt, so ist doch die Möglichkeit vorhanden, sie ohne bedeutende Auslagen in eine Linie erster Kategorie umzuwandeln. Jedenfalls wird die Aenderung der bereits bestehenden Linie weniger Kosten verursachen als der Bau einer neuen, und immerhin besteht noch jenes internationale Uebereinkommen, welches nur auf den Bau einer Eisenbahn erster Ordnung schliessen lassen konnte. Diese Frage ist mithin durchaus nicht präjudicirt, und auf jeden Fall ist die Angelegenheit vorwärts geschritten. Uebrigens wird Oesterreich, sobald die Venedig-Primolano fertiggestellt sein wird, genöthigt sein, die Aenderung der erwähnten Linie Tezze—Trient vorzunehmen, und zwar schon aus commerciellen Gründen, die wir demnächst aus einander setzen werden."

— (Eisenbahn Mestre-Bassano-Primolano.) Der Provinzialausschuss von Venedig hat nachstehenden Antrag dem Provinzialrathe unterbreitet: „Der Provinzialrath bestätigt die von ihm in der Sitzung vom 14. Juli 1894 beantragte Tagesordnung rücksichtlich der Eisenbahn Mestre-Bassano unter Abänderung des Capitels 3 in dem Sinne, dass die für den Bau der Linie votirte Ziffer von 3,200.000 L. auf 4,000.000 L. erhöht wird." Ausschussmitglied Cerutti beantragte angesichts der dem Gegenstande innewohnenden Bedeutung, welche ein gründliches Studium erfordere, die Vertagung. Ausschussmitglied Clementini verlangte Auskünfte über die Schwierigkeiten, welche dem Baue der Bassano-Primolano und der Verbindung mit der Tezze-Trient entgegenstehen, und empfahl dem Provinzialausschusse, zu erwägen, ob es nicht geeigneter wäre, das Project Bassano-Primolano ganz fallen zu lassen und statt dessen das Project Venedig-Bassano-Toblach ins Auge zu fassen, welches den Hafen von Venedig mit dem Brenner und Süddeutschland verbindet, und dessen Ausführung dem Handelsverkehre von Venedig sicherlich grosse Vortheile bieten würde. Der Provinzialrath genehmigte hierauf die Vertagung. Hingegen genehmigte der Communalrath von Venedig das Project der Eisenbahn Mestre-Bassano, indem er der Erhöhung der Kosten von 3,200.000 L. auf 4,000.000 L., bei Uebernahme Seitens der Commune von zwei und der Provinz von ein Drittel dieser Kosten, zustimmte.

— (Elektrische Eisenbahn Pont San Martin.) Diese kleine elektrische Eisenbahn ist schmalspurig (0·70 m), beginnt in der Station San Martin der Mittelmeerbahn und läuft parallel mit den Schienensträngen 900 m lang bis zu den Eisenwerken von San Martin. Die elektrische Locomotive dient zur Förderung von einem oder mehreren kleinen Frachtwagen mit der Tragfähigkeit von 5000 kg. Die Steigung der Linie beträgt auf ihrer ganzen Länge 3—4 pCt. Die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit beträgt 6 km in der Steigung und 8 km in horizontalem Terrain. Sämmtliche Maschinenbestandtheile, sowie das rollende Materiale sind in den Werkstätten von Savigliano verfertigt.

— (Eisenbahn Piacenza-Genua.) In Piacenza hat eine Versammlung von Interessenten wegen des Baues der Eisenbahn Piacenza-Genua stattgefunden. Diese Linie ist von besonderer Bedeutung für die Arbeiterbevölkerung. Zur möglichsten Förderung des Projectes wurde ein aus 15 Mitgliedern bestehendes Comité aufgestellt.

— (Interprovinziale venetianische Eisenbahnen.) Wie wir einer Nachricht des „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, hat der Minister für öffentliche Arbeiten, Prinetti, mit der „Società Veneta" ein neues Uebereinkommen, betreffend den Betrieb der interprovinzialen venetianischen Eisenbahnen, getroffen.

— (Tramway Mailand-Bisnate-Crema.) Wegen des Baues einer Tramway Mailand-Bisnate-Crema hat vor Kurzem eine Versammlung der Interessenten stattgefunden. Die Linie verlässt Mailand (Porta Vittoria), berührt Paullo und Bisnate und führt an der neuen Addabrücke vorbei nach Crema. Das betreffende Project ist von dem Ingenieur Horvath aufgestellt.

— (Eisenbahn Legnago-Monselice.) Die Eintreibung der Beitragsquoten der an der Eisenbahn Legnago-Monselice betheiligten Gemeinden begegnet Schwierigkeiten. 32 Gemeinden erklärten sich ohneweiters bereit, den Beitrag zu leisten, 32 weitere Gemeinden recurrirten gegen die Höhe des Beitrages, 6 hingegen verweigerten den Beitrag rundweg. Der obligatorische Beitrag der Gemeinden beträgt 95.540·38 L., jener der Provinz 191,880·70 L., wozu noch der freiwillige von 195.265·35 L. kommt.

— (Versuche mit der Stossfangschiene auf der Mittelmeerbahn.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, hat die General-Direction der Mittelmeerbahn nach der ihr zu Theil gewordenen Ermächtigung, 30 Stück Stossfangschienen herzustellen, verfügt, dass 14 dieser Schienen auf der Strecke zwischen km 7·200 und 8·160 der Linie Savona—Bra und die übrigen 16 auf der Strecke der Succursale dei Giovi zwischen Bivio Polcevera und Bivio Torbella versuchsweise in Anwendung gebracht werden.

— (Winterfahrordnung auf den zu den lombardischen Seen führenden Eisenbahnen.) Mit dem 1. November tritt auf den zu den lombardischen Seen führenden Eisenbahnen sowohl, als auch für die Schiffahrt auf diesen Seen die neue Winterfahrordnung in Kraft.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 31. Juli 1896 hat das Netz der Adriatischen Eisenbahn eine Einnahme von 54,867.441·68 Lire, d. i. um 224.463·62 Lire weniger als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, erzielt.

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen.) In dem Betriebsjahre 1895/96 haben die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen im Entgegenhalte zu jenen des Betriebsjahres 1894/95 betragen, wie folgt:

Linienbezeichnung		Betriebsjahr 1895—96	1894—95	Differenz
Fossano-Mondovi	L.	37.855	36.027	+ 1.828
Neapel-Nola-Bajano	„	365.228	353.626	+ 2.602
Basaluzzo-Frugarolo	„	8.951	9.013	— 62
Turin-Rivoli	„	145 612	149.251	— 3.639
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	309.613	308.446	+ 1.167
Turin-Ciriè-Lanzo	„	549.590	533.240	+ 16.350
Sardische Secundärbahnen	„	786.306	752.490	+ 33.816
Santhiä-Biella	„	660.121	668.524	— 8.403
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	405.136	390.513	+ 14.623
Eisenbahn Reggio Emilia	„	270.040	225.445	+ 44.595
Biellesische Localbahnen	„	202.100	186.565	+ 15.535
Lugano-Eisenbahn und Schiffahrt	„	77.691	74.723	+ 2.968
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	1,667.659	1,613.607	+ 54.052
Suzzara-Ferrara	„	290.392	273.745	+ 16.647
Nord-Mailand	„	2,487.464	2,351.385	+ 136.079
Novara-Seregno	„	526.498	484.790	+ 41.708
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	264.553	285.057	— 20.504
Poggibonsi-Colle	„	58.201	46.334	+ 11.867
Vicenza-Schio	„	368.000	365.393	+ 2.607
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	722.600	735.874	— 13.274
Conegliano-Vittorio	„	82.800	83.985	— 1.185
Torre-Arsiero	„	153.620	165.126	— 11.506
Padua-Montebelluna	„	148.000	153.737	— 5.737
Bologna—Massa-Lombarda	„	281.500	277.095	+ 4.405
Arezzo-Stia	„	127.000	134.202	— 7.202
Cividale-Portogruaro	„	244.100	259.381	— 15.281
Parma-Suzzara	„	156.400	153.517	+ 2.883

Spanien. (Gesetz über die Unterstützung nothleidender Eisenbahnen.) Der von der Regierung eingebrachte Gesetzentwurf über die Unterstützung nothleidender Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111) hat die legislative Genehmigung nicht erhalten; der Senat und die Kammer haben vielmehr, nach der „Z. d. V. D. E.-V.", am 1. September folgenden Gesetzentwurf angenommen:

Artikel 1.

Die Regierung wird ermächtigt, mit den Eisenbahn-Gesellschaften gemeinschaftlich oder getrennt einen Vertrag abzuschliessen, der ihre Concessionen höchstens bis zum 1. Juli 1980 verlängert; Bedingung ist jedoch, dass die Regierung unter Mitwirkung und Vermittlung der genannten Gesellschaften, ihrer Vertreter oder der Bankanstalten, mit denen sie Beziehungen

unterhalten, eine Anleihe von thatsächlich wenigstens 1000 Millionen Pesetas aufnimmt, für welche die allgemeine Gewähr der Nation oder die der Regierung durch Gesetz vom 10. Juli 1896*) anheimgestellte besondere Gewähr bewilligt wird. Eine Summe von wenigstens 150 bis 200 Millionen Pesetas in Gold hat einen Theil des Capitals der Anleihe zu bilden. Der Ministerrath hat unter Erwägung des Werthes der den Eisenbahn-Gesellschaften zu bewilligenden Concessionsverlängerung, sowie der Interessen der Inhaber der gegenwärtigen spanischen Staatsschuld die Höhe und die Bedingungen der Anleihe zu bestimmen, ob diese in immerwährender oder tilgbarer Rente bestehen soll, ferner den Zinssatz, die Tilgungsfristen und die etwa zu gebende besondere Bürgschaft. Die Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes ändern in keiner Weise die in Kraft stehende Gesetzgebung über die Beihilfen und Tarife der Eisenbahnen,

Artikel 2.

Die Regierung hat bei der Rechnungslegung vor den Reichsständen über den Gebrauch, den sie von der gegenwärtigen Ermächtigung gemacht hat, die gleichen Formen zu beachten, wie bezüglich des Gesetzes vom 10. Juli 1896, das besonders dazu bestimmt ist, die erforderlichen Mittel für die Wiederherstellung der öffentlichen Ordnung auf der Insel Cuba zu finden.

Artikel 3.

Die Eisenbahn-Gesellschaften können, ohne die für ihre Linien bewilligte Concessionsfrist zu überschreiten, ihre gegenwärtig ausgegebenen Werthpapiere ersetzen oder in ihren Tilgungsplänen diejenigen Aenderungen oder Vertagungen einführen, die sie für erforderlich halten, sobald sie dazu die Einwilligung der Betheiligten oder ihre Zustimmung in der im gegenwärtigen Artikel angegebenen Zahl und Form erhalten.

Die Gesellschaften können, ohne dass sie sich dazu in den Zustand der Zahlungsunfähigkeit setzen und demzufolge die Ueberschüsse ihrer Einnahmen abliefern müssten, den Entwurf für die Aenderung oder den Vergleich, den die Hauptversammlung der Antheilhaber den Gläubigern zur Annahme zu unterbreiten beschliesst, dem Gerichte erster Instanz ihres Bezirkes vorlegen und zugleich bei der Vorlage den Aufruf der Gläubiger in einer dreimonatlichen Frist verlangen, damit sie erklären, ob sie dem genannten Vergleich zustimmen oder widersprechen; diese Vorlage und Aufforderung haben die in Nr. 1 des Art. 934 des Handelsgesetzbuches, betreffend die Erklärung der Zahlungsunfähigkeit, erwähnten Wirkungen. Wenn die Gesellschaften früher Zustimmungen zu dem vorzulegenden Entwurf erhalten haben, so verbinden sie mit diesem die bezüglichen beweisenden Schriftstücke, und diese Zustimmungen ebenso wie diejenigen, die in der gerichtlich festgesetzten Frist abgegeben werden, bilden den Gegenstand von Urkunden, die gemäss der Vorschriften des Gesetzes vom 12. November 1869 aufgestellt werden. Die Niederlegung der zu den genannten Zustimmungen gehörigen Inhaber- oder handelsfähigen Werthpapiere kann durch deren Abstempelung ersetzt werden. Die Vorlage, sowie die Menge und Art der Werthpapiere, die auf diese Weise zugestimmt haben, muss durch den Consularbeamten, den Notar oder Gesandtschaftsbeamten des Ortes, in dem die Abstempelung stattgefunden hat, bescheinigt werden; diese Feststellungen müssen darauf in gehöriger Form beglaubigt werden.

Der Vergleich wird genehmigt, wenn er die Zustimmung von $^3/_5$ der darauf bezüglichen Werthpapiere oder Schuldverschreibungen vereinigt; falls er sie nicht vereinigt, so ist in einer zweimonatlichen Frist zu einem zweiten Aufruf zu schreiten, und der Vergleich wird gleichfalls als genehmigt anerkannt, wenn er in dieser neuen Frist die Zustimmung von $^2/_5$ der gesammten Werthpapiere findet und wenn nicht durch eine Anzahl Werthpapiere, welche die anderen $^2/_5$ übersteigt, widersprochen wird. Bezüglich der Titel, Werthpapiere, Schuldscheine oder sonstigen dem Stempel oder der Zahlung der königlichen Abgaben unterworfenen Effecten, welche die Gesellschaften als Ersatz oder durch Umwandlung der von ihnen unter Zahlung dieser Gebühren bereits ausgegebenen neu begeben, werden ihnen in beiden Fällen die Summen, die sie bereits für Ausgabe der älteren Papiere bezahlt haben, gutgeschrieben. Die Gesellschaften bezahlen also lediglich den Mehrbetrag, der gemäss der in Kraft befindlichen Gesetze auf Grund der höheren Summe, welche die neuen Werthpapiere im Vergleich zu der früheren vertreten, gezahlt werden muss. Es versteht sich von selbst, dass sowohl für die Ausgabe als auch für die Tilgung beider der Art. 11 des Finanzgesetzes vom 29. Juli 1887 in Kraft bleibt.

Artikel 4.

Die Eisenbahn-Gesellschaften bleiben zwecks Erfüllung des Vergleiches, auf den sich das gegenwärtige Gesetz bezieht, von der Bezahlung der königlichen Abgaben, sowie aller anderen Steuern, denen sie auf Grund der gegenwärtigen Gesetzgebung unterworfen sein können, befreit.

Artikel 5.

Die Regierung hat den Kammern einen Gesetzentwurf zu unterbreiten, der das Hüttengewerbe in allem, was die Einfuhr von Eisenbahnmaterial betrifft, wirksam zu schützen bestimmt ist.

*) Dieses Gesetz ermächtigt die Regierung, in Abwesenheit der Reichsstände für die cubanischen Bedürfnisse zu sorgen, indem sie von dem öffentlichen Credit und nöthigenfalls der besonderen Bürgschaftsbestellung irgend einer Staatseinnahme oder Steuer, die noch keine besondere Bestimmung hat, Gebrauch macht.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im November 1896.)

Export.

Im November 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	November
Rotterdam, Antwerpen	„Deák"	1—10
Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	1—10
London	„Wm. Bailey"	5—15
Liverpool	„Leshian"	5—15
Rouen	„Zrinyi"	10—20
Gibraltar [1]), London	„Kálmán Király"	10—20
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Zichy"	20
Liverpool	„Samaria" (Cunard Line)	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Palermo"	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Stefánia"	25
Liverpool	„Algerian"	20—30
Algier [1]), Glasgow	„Nagy Lajos"	20—30
Leith	„Széchényi"	20—30
New-York	„California" (Anchor Line)	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„Baross"	25/XI—5/XII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im November 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	November
Liverpool	Triest, Fiume	„Andalusian"	1—10
London	„ „	„Szt. László"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Kolpino"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	10—20
Rouen, Bordeaux	Triest, Fiume	„Mathyás Király"	15—25
Liverpool	„ „	„Alsatian"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Matlekovits"	15—25
Glasgow	„ „	„Petőfi"	20—30
Rouen	„ „	„Tibor"	20—30
London	„ „	„Narva"	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Deák"	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon" (Cunard Line)	20—30

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate November fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Andrássy" am 5., „Szápáry" am 12., „B. Kemény" am 19. und „Rákóczy" am 26.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény" am 6. „Rákóczy" am 13., „Andrássy" am 20. und „Szápáry" am 27.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate November fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Arpád“ am 2., „Buda“ am 9., „Tisza“ am 16., „Adria“ am 23. und „Arpád“ am 30.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza“ am 1., „Adria“ am 8., „Arpád“ am 15., „Buda“ am 22. und „Tisza am 29.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Belgien. (Staatsaufwand für Wasserbauten 1896.) Im laufenden Jahre sind für Wasserbauten an Binnengewässern 7,694 969 Frcs. 37 Cts. und für Seebauten 3,722.000 Frcs. aus Staatsmitteln bewilligt worden. Von den Crediten für Wasserbauten an Binnengewässern entfallen 2,390.000 Frcs. auf das ordentliche Erforderniss des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, und zwar für die Erhaltung der Binnenwasserstrassen, für deren Verbesserung und Betrieb; 394.969 Frs. 37 Cts. sind im ausserordentlichen Erforderniss dieses Ministeriums eingestellt, und zwar 185.000 Frcs. für Verbesserungsarbeiten an der canalisirten Sambre und den Canälen von Lüttich nach Antwerpen, 44.969 Frcs. 37 Cts. für Studien zu einem Canale von Loewen zur Dyle, 70.000 Frcs. für ausserordentliche Vertiefungs- und Baggerungsarbeiten an der Yser, 70.000 Frcs. für Scheldebauten, 25.000 Frcs. für den hydrographischen Dienst und die Anschaffung einer neuen Dampfbarkasse; 4,910.000 Frcs. sind in die mit dem Specialgesetze vom 26. Juni 1896, Nr. 3 des Recueil des lois, bewilligten Credite aufgenommen, und zwar 550.000 Frcs. für Enteignungen und Bauten an der Maas, 110.000 Frcs. für Enteignungen und Bauten an der Ourthe, 550.000 Frcs. für Enteignungen und Bauten an der Schelde, 50.000 Frcs. für Enteignungen und Bauten an der Haine, 600.000 Frcs. für Enteignungen und Bauten an der Senne und Dyle, 50.000 Frcs. für Arbeiten und Enteignungen an den Netheflüssen, 150.000 Frcs. für die gleichen Auslagen am Ableitungscanäl der Lys, 200.000 Frcs. für die Canäle von Veuren nach Dünkirchen und von Veuren nach Bergen, 2,000.000 Frcs. für die Kohlencanäle, 300.000 Frcs. für die Canäle von Lüttich nach Antwerpen, und 350.000 Frcs. für den Umbau des Canals von Willebroek. Von den Crediten für das Seebauwesen stehen 722.000 Frcs. für die ordentliche Erhaltung im ordentlichen Erforderniss des Bautenministeriums, 3,000.000 Frcs., und zwar je 1,000.000 Frcs. für Einlösungen und Arbeiten im Hafen von Ostende, für den Hafen bei Heyst und für die dem Seeverkehr dienenden Einrichtungen in Antwerpen in dem erwähnten Specialgesetze.

Verschiedene Mittheilungen.

Zur Frage der Nothwendigkeit der bücherlichen Eintragung der von einem Dicasterium einem anderen Dicasterium eingeräumten Rechte. Anlässlich eines speciellen Falles hat das k. k. Finanzministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium der Anschauung Ausdruck gegeben, dass in Fällen, wo zwischen ärarischen Gründen, die in der Verwaltung verschiedener Centralstellen stehen, servitutsähnliche Rechtsverhältnisse begründet werden sollen, die Aufstellung förmlicher Servitutsverträge und die grundbücherliche Einverleibung derselben nicht erforderlich sei; es genüge vielmehr, dass durch Notenwechsel zwischen den betheiligten Centralstellen die actuellen Benützungsverhältnisse und die hieraus sich ergebenden Leistungen festgestellt werden. [Z. 8855/I.]

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien. (Vortrag.) Mit dem Vortrage des Ingenieurs Carl Büchelen über das Thema: „Normal- oder Schmalspur? mit besonderer Beziehung auf das Bahnnetz in Tirol und Graubünden“ eröffnete der Verein unter dem Vorsitze des Präsidenten, beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer, am 26. October 1896 seine diesjährige Herbstsession. Ingenieur Büchelen gestaltete seinen Vortrag sehr instructiv, indem er auf Grund der anlässlich einer Studienreise durch Tirol gemachten persönlichen Wahrnehmungen und Erfahrungen darlegte, wie selbst in den gebildeten Kreisen der dortigen Bevölkerung Vorurtheile sich der Verbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse durch den Bau ökonomisch hergestellter, billig zu betreibender Eisenbahnen hartnäckig entgegenstellen. Aufgabe der Intelligenz wäre es, diesem unverkennbaren Zuge einer ungerechtfertigten und speciell in Tirol herrschenden Abneigung gegen die so grosse Vortheile bietende Schmalspur nach Kräften entgegenzutreten. Nach diesen einleitenden Bemerkungen wendete sich Ingenieur Büchelen zur Besprechung der Tiroler Localbahnen Mori-Riva (25 km, 76 cm-Spur) und Bozen-Meran (31·6 km, Normalspur), indem er in einer scharfen Kritik und auf Grund der bei diesen beiden Bahnen eingeführten Tarife den Vortheil der Schmalspur gegenüber der Normalspur begründete. Der Streit, der gegenwärtig um die Spurweite der Zillerthalbahn geführt wird, wäre nach seinen Anschauungen gleichfalls zu Gunsten der schmalen Spur zu entscheiden, die ja auch bei der Valsuganabahn am Platze gewesen wäre, wenn dieselbe nicht aus sehr wichtigen strategischen Rücksichten als Vollbahn hätte gebaut werden müssen. Nach Anschluss der Valsuganabahn an das italienische Bahnnetz werde diese zur Hauptbahn, zu einer den Verkehr mit Venedig belebenden Transitbahn, wodurch Triest abermals geschädigt werde. Einer gründlichen Erörterung unterzog hierauf der Vortragende die in vielfacher Beziehung interessanten Verhältnisse des 92 km langen Rhätischen Schmalspurbahnnetzes Thusis—Chur—Landquart—Davos (Meterspur), wobei er der Ueberzeugung Ausdruck gab, dass diese Bahnen allen Anforderungen und Bedürfnissen entsprechen und dem Publicum viel zweckdienlicher sind als Normalbahnen. Von massgebendem Einflusse für die Entscheidung, ob die Bahn Meran-Landeck als Voll- oder Localbahn zu bauen ist, hält Ingenieur Büchelen die Feststellung der Thatsache, dass das von Guyer-Zeller vertretene Project der Albula-Ofenpassbahn, als einer realen Grundlage entbehrend, nicht verwirklicht werden könne, das Graubündener Bahnnetz schmalspurig werden müsse und dessen Anschluss an das Tiroler Bahnnetz nicht vermittelst der Ofenbergbahn in Glarus, vielmehr nur im Innthale bei Pfunds eventuell bei Martinsbruck erfolgen könne. Dem Vintschgau und Tirol wäre mit der für unabsehbare Zeit ein Torso bleibenden Vollbahnstrecke Meran—Glarus (59 km), welche gegenwärtig projectirt werde, nicht geholfen, dagegen aber unendlich viel mit einer ökonomisch gebauten Localbahn Meran-Landeck (128 km). Hierauf das von dem Professor Kreuter auf der Normalspur basirende Project einer Localbahn Meran-Finstermünzpass-Landeck in den Kreis seiner Betrachtungen ziehend, unterschätzt Redner keineswegs die unleugbaren Vortheile desselben, doch erscheine es ihm aber angezeigt, auch hier die Schmalspur in Erwägung zu ziehen. Unter Vorführung weiterer, für ein Schmalspurnetz in Tirol sprechender Gesichtspunkte resumirte Ingenieur Büchelen seine Beweisführungen in der Schlussfolgerung, dass die Schmalspur den durch die Verhältnisse gegebenen Anforderungen vollkommen genüge, die so nothwendige und auch allseits gewünschte Ausgestaltung unseres Bahnnetzes nur dann möglich ist, wenn wir den breitgetretenen Weg verlassen und zum Baue ökonomischer Bahnen schreiten, unter welchen jedoch vornehmlich in unseren Alpenländern die Schmalspurbahnen zu verstehen sind.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 17·81 km lange Strecke Merseburg-Schafstädt der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXI. Stückes.) Das am 26. October herausgegebene CCXXI. Stück enthält unter

Nr. 2646: Kundmachung der kgl. Landesregierung für Croatien und Slavonien vom 14. October 1896, Z. 58.201, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Steiermark nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2647: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 20. October 1896, Z. 18.174, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern, Schafen und Ziegen aus ganz Galizien.

Nr. 2648: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 21. October 1896, Z. 89.698, betreffend Sperre mehrerer galizischer Bezirke für die Aus- und Einfuhr von Klauenthieren.

Nr. 2649: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. October 1896, Z. 20.381, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Friedek für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr zwischen Bad Elster und böhmischen Stationen.

Einführung neuer directer Fahrpreise und Gepäckstaxen im Verkehre von Bad Elster nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 15. November 1896 angefangen treten im Verkehre von Bad Elster nach unten benannten Stationen folgende neue Fahrpreise und Gepäckstaxen in Wirksamkeit:

Bad Elster nach		Für alle Züge			Personenzug, ab Tirschnitz alle Züge			Personenzug			Gepäckfracht für 10 kg	
											ohne	mit
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	Freigewicht	
		Classe										
		Mark										
Falkenau a/E.	über Eger oder Franzensbad	6·40	4·60	2·90	.	.	.	5·10	3·70	2·30	0·12	0·21
	über Franzensbad	.	.	.	5·40	3·90	.	.	.	.	0·12	0·18
Komotau	über Eger oder Franzensbad	15·10	10·40	5·80	.	.	.	10·90	7·50	4·20	0·46	0·21
	über Franzensbad	.	.	.	14·10	9·70	.		.	.	0·44	0·18
Teplitz	über Eger oder Franzensbad	17·70	12·10	6·70	.	.	.	13·50	9·20	5·10	0·62	0·21
	über Franzensbad	.	.	.	16·70	11·40	.	.	.	.	0·60	0·18

Prag, am 26. October 1896. [782]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Personenzug-Rückfahrkarten zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und der Station Graz (Südbahnhof) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits.

Am 16. November 1896 gelangen folgende neue Fahrpreise für Personzug-Rückfahrkarten zur Einführung:

Zwischen Graz Südb. und		II. Classe Gulden ö. W. einschliessl. Stempel	III.
St. Michael	via Bruck a/d. M.—Leoben	4·47	2·87
Kittelfeld		5·39	3·37
Zeltweg		5·85	3·63
Fohnsdorf		6·31	3·89
Judenburg		5·85	3·63
Thalheim		6·31	3·89
Friesach	via Bruck a/d. M — Leoben—St. Michael	8·59	5·15
Feldkirchen		11·31	6·65
Mautern		4·93	3·11
Trieben		6·31	3·89
Rottenmann		6·77	4·13
Seltzthal		7·23	4·39
Admont		7·69	4·65
Vordernberg Markt	via Bruck a/d. M.— Leoben-Vordernberg	4·91	3·19
Prebichl		5·63	3·55
Eisenerz		7·11	4·29

Die bisherigen Preise der Rückfahrkarten in den vorstehenden Relationen werden ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. October 1896. [783]

Sonstige Nachrichten.

Massnahmen zwecks Beseitigung der Ueberfüllung der mit lebenden Thieren beladenen Wagen und Käfige. Mit Rücksicht auf die in den letzten Jahren öfter vorgekommenen Klagen wegen ungeeigneter Verladung und ungenügender Verpflegung der mit der Eisenbahn zur Beförderung kommenden lebenden Thiere und insbesondere wegen Ueberfüllung der mit lebenden Thieren beladenen Wagen und Käfige hat der Deutsche Eisenbahnverkehrs-Verband folgenden, für sämmtliche grössere deutsche Eisenbahnen verbindlichen Beschluss mit Giltigkeit vom 1. October 1896 gefasst:

„Im Verkehre von Anschlussbahnen ist die Uebernahme von Sendungen, deren Verladung gegen die Bestimmungen der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. Juli 1879 derart verstösst, dass hinsichtlich des vorschriftswidrigen Zustandes keinerlei Zweifel besteht, von der Beseitigung der ersichtlichen Verstösse gegen jene Bestimmungen abhängig zu machen. Erfolgt die Beseitigung nicht ohne Weiteres, so ist die Sendung vorerst nicht zu übernehmen und ihr Zustand protokollarisch — wenn ohne Schwierigkeiten angängig, auch unter Zuziehung eines unparteiischen Zeugen — festzustellen, zugleich aber die anbringende Bahn unter Hinweis darauf, dass die Verladeweise den deutschen staatlichen Vorschriften nicht entspricht und die Sendung daher auf deutschem Gebiete in ihrem dermaligen Zustande nicht beförderungsfähig ist, aufzufordern, dieselbe in beförderungsfähigen Zustand zu versetzen.“ [E.-M.-Z. 3734/III.]

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Verkehr mit der Ladestelle Schlagbrücke.) Im Heft D vom 1. April 1895 ist auf Seite 40 bei der Localbahn Eichstätt Bahnhof—Eichstätt Stadt die Bestimmung unter Ziffer 6 zu streichen, und erhält die Bestimmung unter Ziffer 7 nachstehenden Wortlaut:

Für die Benützung der Ladestelle Schlagbrücke zum Ver- und Entladen von Wagenladungen sind besondere Bedingungen festgesetzt, über welche die Betriebsleitung Eichstätt Bahnhof Aufschluss ertheilt.

Für den Verkehr der Ladestelle kommen die Tarifkilometer und Frachtsätze der Station Eichstätt Stadt zur Anwendung.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Einführung eines Ausnahme-Frachtsatzes für Bausteine) Mit Wirksamkeit vom 20. October ist für die Beförderung der unter den Specialtarif II fallenden, krummlinig profilirten und abfacirten, jedoch ungeschliffenen Bausteine, unverpackt, in Wagenladungen von 10.000 kg von Miltenberg a. M. nach Halle a. S. ein Ausnahme-Frachtsatz von 1·23 Mk. für 100 kg zur Einführung gelangt.

Der Ausnahmetarif 12 — Seite 13—14 des Nachtrages 3 zum Tarif — ist entsprechend zu ergänzen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahnschnitttarif vom 1. Juli 1895. (Kürzung der Anstosssätze für Holz- und Bruchsteintransporte.) Mit Giltigkeit vom 14. October sind für Stamm-, Gruben- und Brennholztransporte in Wagenladungen ab Brand, Steinbach bei Brand, Neunkirchen am Brand, Dornitz und Uttenreuth bis zum 30. September 1897, und für unbearbeitete Bruchsteine in Wagenladungen nach und von Fischhaus, Freyung, Fürsteneck, Kalteneck, Karlsbach, Röhrnbach, Tiefenbach und Waldkirchen die bezüglichen Anstosssätze um je 6 Pfennige für 100 kg zu kürzen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Schwerspat und Malz.) Mit Wirkung vom 1. October sind für die Beförderung von Schwerspat von Wolfach nach Ludwigshafen a. Rh. und von Malz aller Art zur Ausfuhr nach der Schweiz von Ludwigshafen a. Rhein nach Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut besondere Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten.

Nähere Auskunft betreffs dieser Ausnahmefrachtsätze und deren Anwendbarkeit ertheilen die Güterverwaltung in Ludwigshafen a. Rhein und die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Salzsäure.) Am 1. November treten zwischen der Station Saarau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau und Sosnowice die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze für Salzsäure in Kraft:

Saarau-Sosnowice	loco	0·59 Mk.	für 100 kg
„ „	transito	0·56 „	„ 100 „

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Verkehr mit der neu eröffneten Nebenbahn Jauer-Rohnstock.) Am 15. October ist die Nebenbahn Jauer-Rohnstock dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. An der Strecke liegen in der Richtung von Jauer her die Haltestellen Seckerwitz, Tschirnitz und Bohrau-Seiffersdorf. Die Haltestelle Seckerwitz ist nur für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, lebenden Thieren und Wagenladungsgütern eingerichtet, während Tschirnitz und Bohrau-Seiffersdorf Befugnisse zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leichen und lebenden Thieren, Stückgut und Wagenladungsgütern erhalten. Bohrau-Seiffersdorf ist ausserdem mit einem Lastkrahn für schwere Steine ausgerüstet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie zur Abfertigung von Fahrzeugen sind die neuen Verkehrsstellen nicht geeignet. Die Haltestelle Rohnstock ist mit Vorrichtung zur Abfertigung von Fahrzeugen ausgerüstet worden.

— (Verkehr mit der zu eröffnenden Strecke Gramenz—Bublitz.) Am 1. November wird die Neubaustrecke Gramenz—Bublitz mit dem vorläufigen Endbahnhofe Bublitz dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Bis auf den Haltepunkt Bublitz-Stadtwald, welcher nur für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wird, sind die an dieser Bahnstrecke gelegenen Stationen Grünewald, Zechendorf und Bublitz (vorläufiger Bahnhof) für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern und lebenden Thieren eingerichtet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Verkehr mit der Neubaustrecke Schönebeck—Blumenberg.) Die Neubaustrecke Schönebeck—Blumenberg mit den Stationen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg und Welsleben wurde

a) am 8. October für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen und wird
b) am 1. November für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren in einzelnen Stücken und von Fahrzeugen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Stationen sind sämmtlich für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe I, II/V), **Berlin-Mitteldeutscher Güterverkehr** (Gruppe III/V), **Mitteldeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr** (Gruppe VIII/V), **Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr, Westdeutscher Privatbahnverkehr, Heft 2, Mitteldeutscher Privatbahnverkehr, Heft 3, Niederdeutscher Verbandsverkehr, Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verkehr, Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr.** (Einbeziehung von Stationen.) Am 1. October sind die an der Neubaustrecke Merseburg—Lauchstädt—Schafstädt des Directionsbezirkes Erfurt gelegenen Stationen Milzau, Lauchstädt, Gross-Gräfendorf und Schafstädt für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr, sowie für die Beförderung von lebenden Thieren eröffnet und in die Tarife für die obenbezeichneten Verkehre einbezogen worden. Leichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind von der Beförderung nach und von diesen Stationen ausgeschlossen.

Bis zum Erscheinen von Nachträgen zu den vorgenannten Tarifen werden von der Frachtberechnung im Verkehre nach und von den neu einbezogenen Stationen die Entfernungen der Station Merseburg unter Zuschlag folgender Kilometer zu Grunde gelegt:

Milzau	9 km
Lauchstädt	11 „
Gross-Gräfendorf	15 „
Schafstädt	18 „

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. (Einführung des Nachtrages VI.) Mit Geltung vom 20. October alten (1. November neuen) Stils wird der Nachtrag VI zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf herausgegeben. Durch denselben werden Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, sowie andere deutsche und russische Stationen in den Tarif aufgenommen. Der Nachtrag VI enthält ferner anderweitige, theilweise erhöhte Frachtsätze im Verkehre von den Stationen Rjäsan und Rjäsan-Ika der Moskau-Kasaner Eisenbahn nach den deutschen Stationen der Tariftabellen III und IV und Berichtigungen. Abzüge dieses Nachtrages sind bei den Verbandstationen zu haben.

Ostdeutsch-Westdeutscher, sowie Berlin- und Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. October ist zu den Tarifen für den Ostdeutsch-Westdeutschen, sowie für den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag VII herausgegeben worden, welche u. A. Entfernungen und Eisenausnahmesätze für die Station Köln-Bonnthor des Directionsbezirkes Köln, sowie einen Ausnahmetarif für Rübenerde zum Düngen enthalten. Der erstbezeichnete Nachtrag enthält ausserdem Entfernungen für die Stationen Filehne Südbhf., Güldenau, Hallberg, Krutsch, Lubasch, Ritschenwalde, Rosko, Waldowshof und Werdum des Directionsbezirkes Bromberg, Bartin und Danzig Hauptbhf. des Directionsbezirkes Danzig, sowie Stooszneu des Directionsbezirkes Königsberg. Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing. (Ausgabe des V. Nachtrages.) Zum Reexpeditionstarife für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing vom 13. April 1893 wurde mit Giltigkeit vom 15. October der V. Nachtrag herausgegeben. Er enthält die Aufnahme der Stationen Augsburg, Bäumenheim, Bamberg, Bayreuth, Füssen, Immenstadt, Kempten, Memmingen und Rosenheim der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in den Tarif und Berichtigungen. Druckstücke dieses Nachtrages sind bei den am Tarife betheiligten Stationen zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1753	**Südbahn-Gesellschaft**	St.E.G., Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., B.C.B.	Reis, geschält und ungeschält, dann Reismehl Reisstaub (Reishülsen), auch Reisklete	a) Triest S.B. und Freihafen S.B. b) Fiume	Cbrudim Hohenelbe Hobenmautb Jitscbin Königgrätz Kolin Pardnbitz	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Südnordösterreichisch - Ungarischen Verbandstarifes und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Südnorddösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif (Ausnahmetarif XV)	Krenzer ö. W. a) 141 b) 164 a) 146 b) 166 a) — b) — a) 147 b) 167 a) 143 b) 163 a) 140 b) 160 a) 141 b) 164 incl. Mgb., bezw. Steuer	135 155 141 161 146 166 135 155 131 151 133 153 127 147	6 9 5 5 — — 12 12 12 12 7 7 14 17	Im Kartirungswege		
1754	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Position E—6 des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Mährisch-Ostrau transit (für Sendungen von der Montan- und Ostrau-Friedländer Bahn), dann von Schönbrunn	Triest S.B. und Fiume	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen exportirt werden und binnen vier Monaten vom Datum des Eintreffens in Triest oder Fiume zur Verschiffung gelangen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	V e r s c h i e d e n 144·9 kr. = 289·8 h	V e r s c h i e d e n 145·9 kr. = 291·8 h		Im Rückvergütungswege	Gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe und eines vom k. k. Hafen- und See-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume auf Grund der diesen Behörden vorliegenden Manifeste (Schiffsladelisten) ausgestellten, den directen Seeexport nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen nachweisenden Certificates, aus welchem die erforderlichen Daten, und zwar: die Abfahrt und Bezeichnung des Schiffes und der Inhalt eines jeden Collo, unter Angabe der Marken, Nummern und Gewichte desselben, die directe Bestimmung der Güter etc. zu ersehen sind. Diese Documente müssen binnen 6 Monaten nach Beendigung des Bahntransportes in Vorlage gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1755	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Heinrichsthal	Triest-Freihafen	Für Sendungen mit der Bestimmung nach Ostindien und nach den westlich Gibraltar gelegenen europäischen, afrikanischen und amerikanischen Häfen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, bezw. des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	180 kr. ö. W.	150 kr. ö. W.	30 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und Beibringung eines Certificates des k. k. Hafen- und Seecapitanates in Triest, bezw. des k. k. Hauptzollamtes in Triest, welche Documente längstens drei Monate nach beendetem Bahntransporte in Vorlage gebracht werden müssen	
1756	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest-Südbahn	Mähr.-Ostrau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 160	94	66	Im Kartirungswege		
				Fiume					166	94	72			
1757	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, mit Ausnahme der von der directen Beförderung ausgeschlossenen	N e m o t i t z	Triest-Südbahn	Unter Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, sonach für sperrige Güter mit einem 50percentigen Zuschlage	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Besteben keine directen Frachtsätze				Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		
					Triest-Freihafen S.B.									
					Fiume									
				oder umgekehrt					207 Kreuzer ö. W. Silber incl. Mgb.		202			

Fortlaufende Nummer	1758	1759	1760
Die Publication erfolgt von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schafwolle	Silberbarren und gemünztes Silber bei Beförderung als Eilgut	Eisen- und Stahlmateriale, sowie für Eisen- und Stahlwaaren zu Schiffshau- und Ausrüstungszwecken der k. und k. Kriegsmarine
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Triest Südbahn und Triest-Freihafen Südbahn	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Teplitz-Waldthor: Pola
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Brüun K.F.N.B., St.E.G.	Triest	Teplitz-Waldthor: Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen Altkladno: Pola Altkladno: Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen Schönbruun: Pola Schönbruun: Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut unter Anwendung der für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr (Tarif vom 1. April 1889) bestehenden Bestimmungen	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel im Tarife, Theil I enthaltenen Bestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verkehr, giltig vom 1. Jänner 1892. Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897
Bezeichnung	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	255 kr. ö. W.	Bestehen keine directen Sätze	156 144 153 141 186 174
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	190 kr. ö. W.	a) 1056 kr. ö. W. b) 927 kr. ö. W.	132 123 127 118 112 103
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	65 kr. ö. W.		24 21 26 23 74 71
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der im Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889 vorgeschriebenen Documente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet	

Krenzer ö. W.

Fortlaufende Nummer	1761	1762	1763
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zinkblech	Kartoffel (Erdäpfel), unverpackt und verpackt	Güter aller Art, insoweit für selbe die in dem ab 1. Februar 1889 giltigen Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verbandstarife enthaltenen „allgemeinen Tarife" anwendbar sind
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Mährisch-Ostrau	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, einbezogen in Pos. Nr. 15 des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verband-Ausnahmetarifes XXIV, ferner Iglau Stadt	Polna-Stecken / Altpaka
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest S.B. Triest-Freihafen S.B.	P o l a	Fiume / Triest S.B. und Freihafen S.B. / Fiume / Triest S.B. und Freihafen S.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China und Japan via Suez-Canal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandtarif	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	194 kr. ö. W. incl. Mgb.	Verbandfrachtsätze der Classe C	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	137 kr. ö. W. incl. Mgb.	Frachtsätze der Pos. Nr. 15 des Verband-Ausnahmetarifes XXIV (c) für Triest [ersichtlich auf Seite 15 und 16 des Verbandtarif-Nachtrages V] mehr einem Zuschlage von 12 kr. ö. W. pro 100 kg	215 205 257 247 Kreuzer ö. W. Silber incl. Mgb.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	57 kr. ö. W.	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungs- oder im Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr	Im Kartirungswege	Im Kartirungs- oder Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1764	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen- und Stahlmaterial-Transporte der Pos. E–6 des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893, zu Schiffsbauzwecken der k. und k. Kriegsmarine, bezw. des Oesterr. Lloyd	P i l s e n	Triest-S. Andrea, Triest Freihafen k. k. Stb., Triest Stadt k. k. Stb.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verkehr, bezw. der Nachträge hiezu. Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine, bezw. an den Oesterr. Lloyd adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				P o l a					121	106	15			
									150	114	36			
1765	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E 6 des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	S c h ö n b r u n n	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zu Schiffsbauzwecken des Oesterr. Lloyd und des Stabilimento tecnico in Triest bestimmt sein und unter der Adresse dieser Unternehmungen befördert werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Triest-S. Andrea				174	128	46			
									180	131	49			
1766	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkies	Triest S.B. und Fiume	Lundenburg	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directer Tarif besteht nicht	158 Heller		Im Kartirungswege		
1767	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Erdnuss- (Arachiden-) Schalen	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Drahanowitz	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	114 kr. ö. W. inclus. Mgb., bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Fiume						115				
1768	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Robeisen	Schönbrunn	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes. — Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein und von dieser bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	151 kr.	112 kr.	39 kr.	Im Kartirungswege		
				P o l a					150 kr.	112 kr.	38 kr.			

Fortlaufende Nummer	1	1769	1770	1771
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Bahnen		Triest S.B. und Freihafen S.B., sowie Fiume	K. k. Oesterr. Staatsbahnen — Buschtěhrader Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Schwefelkies	Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Pitch-pine- (amerikanisches Pechkiefer-) Holz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Hruschau	Nousattl: Fiume	Stauding
nach			Triest	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3. Die Sendungen müssen von Spanien proveniren	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarifes bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, ägyptischen, danu französischen und spanischen Hafenplätzen, sowie nach Echellen des Schwarzen Meeres zum Exporte gelangen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung	8	Localtarife	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarif	Directer Tarif besteht nicht
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directe Sätze bestehen nicht	164 / 156	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	195·4 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer	128 / 120	260 Heller incl. Mgb. (bezw. incl. Steuer)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		36 / 36	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Im A) **Kartirungswege,** wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen. „ B) **Rückvergütungswege:** Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe: In beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und See-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1772	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, insoweit für selbe die „Allgemeinen Tarife" aus dem Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889, anwendbar sind	Znaim Oe.N.W.B. Znaim St.E.G.	Triest S.B. Triest-Freihafen Fiume	Für Sendungen, welche via Suez-Canal oder nach Echellen des Schwarzen Meeres befördert werden, unter Anwendung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	180 190 Kreuzer ö. W. Silber inclus. Manipulationsgebühr, bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege auf Grund der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
1773	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Ober-Bris	Fiume	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordösterr.-Ungar.-Verbandstarif	124 kr. ö. W. incl. Mgb. und Steuer	123·5 kr. ö. W. = 247 Heller incl. Mgb. und Steuer	0·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1774	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlproducte, Oelsaaten, Malz, eingereiht in den Ausnahmetarif XII des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarifes	G a y a	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directe Tarife bestehen nicht		270 273 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer		Im Kartirungswege		
1775	**Südbahn-Gesellschaft**	am Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandsverkehre betheiligten Verwaltungen	Porzellanwaaren, verpackt	Karlsbad	Triest	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes und bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 Kilogramm pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif	Ausnahmetarif XXIV (Pos. 26)	273 187	266 177	7 10	Im Kartirungswege		
					Fiume	10.000				275 189	273 188	2 1			
				Chodau	Triest	5.000 10.000				272 181	262 174	10 7			
					Fiume	5.000				274	268	6			
				Klösterle	Triest	5.000 10.000				268 196	258 171	10 25			
					Fiume	10.000				198	191	7			
				Neusattl	Triest	5.000 10.000				269 178	261 173	8 5			
					Fiume	5.000				271	266	5			
				Schlackenwerth	Triest	5.000 10.000				277 196	267 178	10 18			
				Podersam	Triest	10.000				200	171	29			
					Fiume	10.000				217	191	26			
										Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer		kr. ö.W.			

Fortlaufende Nummer	1776	1777	1778
Die Publication erfolgt von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn; am Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandsverkehre betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Salpeter, Salz- und Schwefelsäure im Exporte nach Ostindien	Baumwolle, rohe, in Wagenladungen, ostindischer und levantinischer (ägyptischer, türkischer) Provenienz, eingereiht in den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbands-Ausnahmetarif XXVI c, amerikanischer Provenienz, eingereiht in den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbands-Ausnahmetarif XXVI d, bezw. XXVI e	Mahagoni-, Teak- und amerikanisches Walnussholz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Hrusehan	Triest und Fiume	Triest und Fiume
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest S.B. und Freihafen S.B.; Fiume	Friedek-Mistek; Hohenstadt; Hellendorf	Stauding; den in den allgemeinen Tarifen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarifes enthaltenen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Februar 1889 giltigen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr. Auf- und Abladen durch die Partei	Unter Einhaltung der für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbands-Ausnahmetarif XXVI c. d und e giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Das Aufladen der bezüglichen Sendungen obliegt den Aufgebern
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Directe Tarife bestehen nicht	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif vom 1. August 1895; Ausnahmetarif XXVI	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 sammt Nachträgen I—VII
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Tarife bestehen nicht	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif vom 1. Jänner 1892, bezw. dessen Nachtrag VI	Directe Frachtsätze bestehen nicht; Frachtsätze des Verbands-Specialtarifes I
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller inclus. Mgb., bezw. auch inclus. Steuer: 301	Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. Steuer: e 128, d 143, c 150, e 128, d 143, c 150, e 128, d 143, c 150 — Triest	174 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer; Frachtsätze der Verbandsclasse B
		132, 148, 155, 145, 162, 170, 139, 155, 163 — Fiume	
		119, 133, 140, 104, 116, 122, 104, 116, 122 — Triest	
		123, 138, 145, 121, 135, 142, 123, 138, 145 — Fiume	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Heller inclus. Mgb., bezw. auch inclus. Steuer: 291	9, 10, 10, 24, 27, 28, 24, 27, 28 — Triest	Verschieden
		9, 10, 10, 24, 27, 28, 14, 17, 18 — Fiume	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege auf Grund der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente		
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1779	1780	1781	1782
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Buschtěhrader Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
	Glas der Pos. G—14 des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Cellulose aus Pos. H—29 des allgemeinen Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Porzellanwaaren, verpackt	Spiritus
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Settenz	Wien (Matzleinsdorf) transit (für Sendungen von Rattimau)	Welchau-Wickwitz	Pernhofen-Wulzeshofen
nach	Triest	Triest S B. oder Fiume	Fiume / Triest	Fiume / Triest S.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Rattimau nach Triest oder Fiume zur Aufgabe gelangen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes und bei Frachtzahlung für a) beliebige Quantitäten b) mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief c) mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif (Nachtrag VII, Verbands-Ausnahmetarif XXI)	Localtarif	Localtarife, bezw. Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif (Ausnahmetarif XXIV (Pos. 26))	Ausnahmetarif XI des vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarifes für den Süd-Nordösterr. - Ungarischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	158 kr. ö. W. incl. Mgb.	173 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	Directe Frachtsätze bestehen nicht	137 / 133
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	149 kr. ö. W. incl. Mgb.	160 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	a) 349 b) 285 c) 196 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	112 / 108 Kreuzer ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	9 kr. ö. W.	13 Heller	a) 347 b) 265 c) 176	25 / 25
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1783	Südbahn-Gesellschaft	am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Sachsen betheiligten Verwaltungen	Eingereiht in Tarif-Classe des nebenbezogenen Verbandstarifes	Görlitz S.St.B., über Triest oder Fiume seewärts	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz Braila, Küstendje	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. November 1892 für den Export aus Sachsen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	3·31	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Nur für Ladungen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel ²) Nur für Thonwaaren ³) Nur für Papier und Pappe aller Art
			1							3·31				
			2							2·81				
			3a							2·80				
			3b							2·54				
			4a							2·81				
			4b							2·62				
			4c							2·54				
			5							2·54				
			6a							3·30				
			6b							3·27				
			7							2·08				
			8							2·12 2·39²)				
			9							2·30				
			10a							2·81				
			10b							2·23				
			10c							2·14				
			11a							2·—				
			11b							1·94 1·92*)				
			12							1·78				
			13a							2·—				
			13b							1·93 1·92*)				
			14a							2·01				
			14b							1 95				
			15a							2·—				
			15b							1·94				
			16a							2·27				
			16b							2·20				
			17a							2·04				
			17b							1 96				
			18a							2·11				
			18b							1·95				
			19a							2·12 2·11³)				
			19b							2·04 2·03³)				
			20							2·21				
			21							2·21				
			22							2·14				
			23a							2·18				
			23b							2·09				
			24							2·10				
			25							2·40				
			Ausnahmetarif B a							2·11				
			Ausnahmetarif B b							1·95				
										Gulden ö. W. Gold				
1784	Südbahn-Gesellschaft	übrigen am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	den im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehres über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) mit Frachtsätzen der Classen 6a und 6b versehenen Stationen	Salonik und Constantinopel		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Die bezüglichen Frachtsätze der Classen 6a und 6b des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes, Theil II, Heft 1 und 2, erhöht um 50 kr. Gold zu Gunsten des Oesterr. Lloyd	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1785	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterreichischer Lloyd	M ö b e l aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt	aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt	Kassa Ungvár Turócz-Szent Márton	Ueber Triest seewärts nach Constantinopel und Salonik Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg c) „ „ „ 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export aus Ungarn vom 1. Jänner 1892	ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer a) 4·13 b) 3·05	a) 3·77 b) 2·91 c) —	a) 0·36 b) 0·14	Im Kartirungswege		
					Kassa Ungvár Turócz-Szent Márton	Salonik und Constantinopel Salonik Dedeagatsch Constantinopel Piräus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) Küstendje (im Winter) Bei Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes (nach Hafenplätzen der Levante) und bei a) Aufgabe als Stückgut b) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) „ „ „ 10.000 kg „ „ „			Directe Frachtsätze bestehen nicht a) 4·63 b) 3·55	a) 3·92 b) 2·99 c) 2·01 a) 3·85 b) 2·94 c) 2·00 a) 4·27 b) 3·41 c) —	Verschieden a) 0·36 b) 0·14			
1786	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. ungar. Staatseisenbahnen und des Oesterr. Lloyd	M ö b e l aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt	T e s c h e n über Triest oder Fiume seewärts		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	V e r s c h i e d e n Gulden ö. W. Gold	Directe Frachtsätze bestehen nicht a) 4·24 b) 3·42 c) 2·86	a) 3·74 b) 3·21 c) 2·54 a) 3·74 b) 2·92 c) 2·36	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1787	1788	1789	1790
Die Publication erfolgt von der Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. ungar. Staatseisenbahnen, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Dampfschiffahrts-Gesellsch. des Oest. Lloyd	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd	am Oesterr.-Ungarischen Levante-Verkehre über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Ungarn betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Maschinentheile (zerlegte Spinnmaschinen)	Teigwaaren	Kalisalz zum Düngen; Pottasche und krystallisirte Soda	Wein und Weinmost
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bielitz via Triest oder Fiume seewärts	Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof	Györ (Raab) über Triest seewärts	Wien (Matzleinsdorf), Wien St.E.G., Wien E.W.A. und Kleiu-Schwechat
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Piräns, Syra, Smyrna, Burgas und Varna, Galatz dann Braila (im Sommer) und Kustendje (im Winter)	Constantinopel, Salonich und Dedeagatsch via Triest seewärts	Constantinopel, Dodeagatsch und Salonik	Ebenfurth loco
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der für den nebenbezogenen Verkehr bestehenden Bestimmungen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest u. Fiume nach Hafenplätzen der Levante, bei Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief, c) mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	a) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen uud Frachtbrief, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante, und zwar Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1891 und Theil II, Heft 1, für den Export aus Oesterreich vom 1. Jänner 1892	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2 (für den Export aus Ungarn)	Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Levante-Tarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export aus Ungarn	Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr. Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	2·07 Gulden ö. W. Gold incl. Mgb., bezw. Steuer und incl. der Vermittlungsgebühren in Triest oder Fiume	a) 2·35 b) 2·20 c) 2·12 ö. W. fl. Gold incl. Mgb. und Steuer	Directe Frachtsätze bestehen nicht	44 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1·94 Gulden ö. W. Gold incl. Mgb., bezw. Steuer und incl. der Vermittlungsgebühren in Triest oder Fiume	a) 2·23 b) 2·13 c) 1·67 ö. W. fl. Gold und Steuer	a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35 a) 1·61 b) 1·47 c) 1·23 Gulden Gold inclus. Mgb. und Steuer	36 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·13 Gulden ö. W. Gold	a) 0·12 b) 0·07 c) 0·45 ö. W. fl. Gold	Verschieden	8 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Abfertigung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1791	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893	Chotzen	Abtsdorf Böhm.-Trüban Borohradek Brüsan-Brünnlitz Cerma-Jeleni Dašic Elheteinitz Hohenstadt Kladruh Landskron Moravan Parduhitz Přelonč Triehitz Tyniš Uhersko Wildenschwert Wildenschwert transit Zamrsk Zwittan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 12·9 10·3 7·9 18·2 6·6 10·0 20·1 20·4 17·5 19·1 9·0 12·3 15·8 11·8 9·7 7·7 7·7 7·4 5·8 14·4	Kreuzer 10·1 8·2 6·6 13·9 5·7 8·1 15·5 15·7 13·5 15·1 7·3 9·7 12·2 9·3 7·9 6·4 6·4 6·4 5·1 10·5	Kreuzer 2·8 2·1 1·3 4·3 0·9 1·9 4·6 4·7 4·0 4·0 1·7 2·6 3·6 2·5 1·8 1·3 1·3 1·0 0·7 3·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
1792	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	**Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn).** Eröffnung des Bahnhofes Geestemünde (Fischereihafen), Station der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover. Für den neu eröffneten Bahnhof Geestemünde (Fischereihafen), in welchem die Anf- und Abgabe von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Wagenladungsgütern, mit Ausnahme von Fahrzeugen, lebenden Thieren, Leichen und Sprengstoffsendungen, zulässig ist, gelangen die gleichen directen Eil- und Frachtgutsätze wie für Geestemünde (Freihafen- und Zollinlandshahnhof), enthalten in dem Verbandstarife, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1894 sammt Nachträgen, und Theil II, Heft 3 nnd 4, vom 15. October 1893 sammt Nachträgen, zur Anwendung.													
1793	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Koble und Coaks	den Versandstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889, mit Ausnahme von Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Wenzeslausgrube Rubengrnbe Neurode Möhlten Mittelsteine (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Koble und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Niederschlesische Koble vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden kr. 36·9 35·7 35·4 33·7 34·7	kr. 31·4 30·2 29·9 29·8 27·0	8·0 kr. kr. 5·5 5·5 5·5 3·9 7·7	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
1794	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn	Koble	Segen-Gottes	Zágráb S.B. Kanizsa	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Koble, bezw. der im Localtarife der Südbahn für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz kr. 96·0 64·0			Im Kartirungswege		Das Abladen der Kohlensendungen in Kanizsa hat der Empfänger auf eigene Kosten besorgen zu lassen	

1	2	3	4	5				6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht							Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)				bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von		nach						per 100 kg				
1795	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Vlarapass	nach Stationen der Waagthallinie und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Vlarapass	Für Sendungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 einzusenden sind	Die Sendungen müssen mit direct nach den betreffenden ungarischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
							Marchegg				32·8	28·3	4·5			
						nach den Stationen von Dévény-Ujfalu bis Szob (excl.), dann nach den Stationen der in diese Strecke einmündenden Zweigbahnen und den Stationen der westungarischen Localbahn von Pozsony bis Hegyeshalom (excl.) via Pozsony					32·8	26·8	6·0			
						nach den Stationen von Szob bis Palota (incl.)					32·8	24·0	8·8			
						nach unterhalb Kóbánya gelegenen Stationen										
1796	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Mannersdorf		via Götzendorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	42·2 kr.	38·0 kr.	4·2 kr.	Im Kartirungswege		
1797	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwalde transit	Pardubic St.E.G.		via Wildenschwert	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	31 kr.			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten gefertigter k. k. Staatsbahn-Direction werden die im Materialmagazine **Pilsen** sich mit Schluss des III. Quartals l. J. angesammelten **Altmetalle,** sowie die sich voraussichtlich im Laufe des IV. Quartals 1896 ansammelnden **Altmaterialien** hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Platten-, Bruch-, Röhren- und galvanisches Kupfer, Kupferspäne, Rothguss und Rothgussspäne, Bruchmessing, dann Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, alter Stahl und Stahlachsen, Radsterne und Tyres, Guss-, Pansch- und Zerreneisen, gusseiserne, schmiedeiserne und Stahl-Späne, altes Bruchglas, altes Maculatur- und Stampfpapier, sowie diverse Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder- und Tuchwaaren.

Nähere Angaben über die approximativen Mengen und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind, mit einer ordnungsmässig überschriebenen fünfzig Kreuzer-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens den **12. November 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen einzubringen und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklichst zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist. Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 30. October 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1897 an nachstehend angeführten Materialien im Anbotswege sicherzustellen, und zwar:

160 Stück Achsen für Wagen, roh überschoppt, aus Martin-Flussstahl;

170 Stück Radreifen für Locomotiven aus Tiegelflussstahl von 823—1770 mm lichtem Durchmesser, 143 mm Breite;

180 Stück Radreifen für Tender aus Martin-Flussstahl von 862—977 mm lichtem Durchmesser, 143 mm Breite;

400 Stück Radreifen für Wagen aus Martin-Flussstahl von 885—910 mm lichtem Durchmesser, 136 mm Breite;

220 Stück lose Speichen- oder Scheibenräder für Wagen (Radsterne aus Schmiedeisen oder Stahlguss, bezw. Radscheiben aus Flusseisen, Radreifen aus Martin-Flussstahl, Radreifenbefestigung mittelst Sprengringes, deren Art näher anzugeben ist).

Jene Firmen, welche um die Lieferung der ganzen Menge oder auch nur eines Theiles derselben sich zu bewerben beabsichtigen, haben ihr vorschriftsmässig ausgestelltes Angebot, welches mit einer in gesetzlich giltiger Weise überschriebenen Stempelmarke von 50 Kreuzern versehen sein muss, bis zum **5. November 1896, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst in Wien, II. Nordwestbahnhof, einzureichen.

Die Preise sind einschliesslich etwaiger Patentgebühren fracht- und zollfrei einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse können bei der vorerwähnten Dienstabtheilung täglich zwischen 10 bis 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 Kreuzern für das Stück bezogen werden.

Wien, am 27. October 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Glessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der Eisenwerke Assling der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt (526)

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausgiebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien und Niederösterreich:

Carl Freytag, Wien, III., Marokkanergasse 1.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

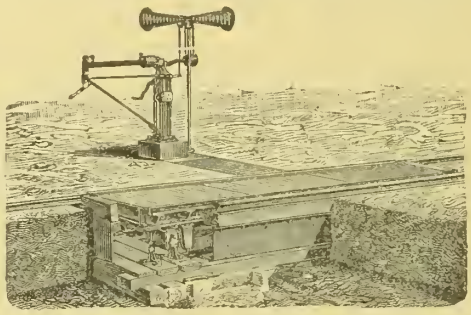
Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv.
Wagenfabrik Schustala & Co.
in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegrapbenstation.
Gegründet im Jahre 1850.
(527)
FABRIKATION:
Eisenbahnfahrzeuge,
als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart, **Salon-** und **Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung, **Post-, Gepäck-** und alle Arten von **Güterwaggons, Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons, Schotter-, Bahn-** und **Kippwagen** etc.
Tramwaywaggons
für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb,
ferners alle
Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;
ausserdem
alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen
modernster Façon, **Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen** und alle Arten von **Strassenfuhrwerken** überhaupt.
Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.
Niederlagen:
Wien, I., Kolowratring 8. — **Lemberg**, II., Carl Ludwigstrasse 5. — **Breslau**, Tauentzienplatz 7. — **Ratibor**, Preuss.-Schlesien. — **Berlin**, Carlstrasse 5. — **Czernowitz**, Siebenbürgerstrasse 9.
Filialwerkstätten:
Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — **Ratibor**, Preuss.-Schlesien.

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
in
SIMMERING BEI WIEN
vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831
liefert:
Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,
Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,
Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben,
Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,
Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,
DRAISINEN,
Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,
Patronen und Geschosse. (512)

F. RINGHOFFER
Smichow bei Prag
Waggon- und Tender-Fabrik
MASCHINEN-FABRIK
Eisengiesserei, Kesselschmiede
Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik
Kupferhammer- und Walzwerke.
Gegründet 1771. *Arbeiterzahl 2300.*
(531)
Eisenbahnbedarf:
Alle Arten von **Eisenbahnwagen** für Personen- nnd Gütertransport auf normalen und Secundärbahnen, **Tender, Reservoirwagen, Tramwaywagen** für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb, **Luxuspferdewagen, Bier-** und **Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Feldbahnwagen, Schneepflüge, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen** etc.
Erzeugnisse der Maschinenfabrik:
Dampfmaschinen aller Art, Dampfhämmer, Dampfpumpen, complete Einrichtungen für Brauereien, Mälzereien, Brennereien, Rohzuckerfabriken und Zuckerraffinerien, Schneidemühlen, Wasserpumpwerke, Dampfkessel aller Art und sonstige **Kesselschmiedarbeiten.**
Sämmtliche Bedarfsartikel aus Kupfer für Spiritusbrennereien und Raffinerien, für Zuckerfabriken, Brauereien, Dampf- und Wannenbäder.
Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse:
Kupferbleche, Böden, Schalen, aufgebogene und gerade **Platten** für Locomotiv-Feuerbüchsen, gezogene **Rundstangen** für Stehbolzen u. s. w.
Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 126. **Wien, 3. November 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 21. September 1896*) für die Localbahn Strakonitz-Březnitz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Ferdinand Freiherrn v. Hildprandt in Blatná im Vereine mit Carl Freiherrn v. Lilgenau in Schlüsselburg, Franz Steiner in Blatná, Wenzel Pobuda in Rožmital, Anton Sündermann in Unter-Březan und Lambert Pavek in Schlüsselburg die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Strakonitz der Staatsbahnlinie Gmünd—Eger über Blatná zur Station Březnitz der Staatsbahnlinie Protivin—Zditz in Gemässheit des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 5000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851,

*) Enthalten in dem am 27. October 1896 ausgegebenen LXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 192.

R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4 Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues,

dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekardarlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung

zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Strakonitz über Blatná nach Březnitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Strakonitz nach Březnitz ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofils des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 49·2 km lange Bahn von Strakonitz über Blatná nach Březnitz mündet aus dem östlichen Ende der Station Strakonitz der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen aus, übersetzt im Osten der Stadt Strakonitz den Otavafluss und ersteigt nach Ueberschreitung des Terrainsattels bei Radomyšl die Wasserscheide bei Sedlitz. Von hier aus senkt sich die Trasse unter Berührung der Ortsgebiete von Němčitz, Hněvkov und Mačkov in das Thal der Blatná, folgt nach dem Verlassen der westlich der Stadt Blatná anzulegenden, gleichnamigen Station thalaufwärts dem Laufe des Závěšinerbaches und erreicht den Höhenrücken bei Bělčitz. In ihrem weiteren Zuge senkt sich die Bahn unter Berührung der Ortsgebiete von Koupi und Hučitz bis in das Vlčavabachthal und gelangt hierauf zum Anschlusse an die Station Březnitz der Linie Zditz—Protivin der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Stationen Strakonitz und Březnitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Ueber-

gangsverkehre eine Vereinbarung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezügliche Projecte und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 16·6 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Es wird jedoch gestattet, dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte 80 cm betragen darf, und dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstationen Strakonitz und Březnitz herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber im Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung gegen Entrichtung eines Betrages von 246.000 fl. Seitens der Concessionäre und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 12·5 t nicht überschreiten.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat gleichzeitig mit jener der Pläne für den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerksteiligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 21. September 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Hochbauherstellungen in Pilsen: Anordnung der Localcommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen vorgelegte Project für die Herstellung eines Petroleumkellers und eines Materialmagazinsschuppens für Schnitt- und Werkhölzer in der Station Pilsen der Linie Wien—Eger der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4117/IV.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft (Linie Aussig—Komotau: Unterfahrung der Strecke in km 26·565 durch die Wasserleitung der Stadtgemeinde Dux.) Das Project für die Unterfahrung der eurrenten Strecke Aussig—Komotau in km 26·565 durch einen Rohrstrang der Wasserleitung der Stadtgemeinde Dux wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 4743/IV.]

— (Verlegung der Schleppbahn zum Bohemiaschachte II: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Verlegung der Schleppbahn zum Bohemiaschachte II bei Karbitz, der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5852/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Vergrösserung von Kohlendepotplätzen zu Heizhauszwecken in mehreren Stationen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung von Einfriedungen zur Vermehrung der Kohlendepotplätze für Heizhauszwecke in den Stationen Prag (Bubna), Kladno, Saaz, Prag (Smichow), Kralup, Welehau-Wickwitz, Karlsbad, Falkenau a. d. Eger, Tirschnitz, Krima-Neudorf und Weipert der Buschtěhrader Eisenbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 6166/IV.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Bodenbach—Tannenberg: (Bauconsensertheilung für die Auswechslung des Brückentragwerkes in km 2·964.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegte Project eines neuen eisernen Brückentragwerkes behufs Auswechslung der bestehenden Eisenconstruction des Objectes bei km 2·964 der Linie Bodenbach—Tannenberg zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6160/IV.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Theilstrecke Teplitz—Lobositz: Normalpläne.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Normalpläne für den Unterbau der projectirten Theilstrecke Teplitz (Settenz)—Lobositz der Localbahn Teplitz-Reichenberg wurden zur Ausführung genehmigt. [Z. 9868/I.]

Localbahn Gstadt-Ybbsitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. October die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Ybbsthalbahn vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Gstadt-Ybbsitz der Localbahn Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein nach Ybbsitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 11.343/I.]

Kleinbahn Lovrana - Abbazia. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Volosca hat hinsichtlich des von Rudolf Grafen Kinsky im Vereine mit Ingenieur Max Déri in Wien vorgelegten Projectes für eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn von Lovrana nach Abbazia die Trassenrevision auf den 5. November anberaumt. [E.-M.-Z. 12.898/I.]

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von einem Punkte der Linie Oebisfelde—Salzwedel nach Wittingen.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von einem geeigneten Punkte der Linie Oebisfelde—Salzwedel nach Wittingen beauftragt worden.

Russland. (Betriebseröffnungen.) Am 16./28. August hat der regelmässige Verkehr auf der Scheremetjewskistrecke der Irinowkaer schmalspurigen Zufuhrbahn von der Weichenstelle Melnitschny Rutschei bis zum Dorfe Scheremetjewska in einer Entfernung von 20·10 Werst begonnen; am 6./18. September ist der regelmässige Verkehr auf der Mytischtschi-Zweigbahn der Moskau-Jaroslawl-Archangelsk-Eisenbahn von der Station Mytischtschi der Moskau-Jaroslawl-Linie bis zur Station Schtschelkowo in einer Ausdehnung von 15·86 Werst eröffnet worden; ferner ist auf der Zweigbahn der Eisenbahn Libau-Romny von der Station Ossipowitschi (zwischen Bobruisk und Minsk) bis zur Station Staryja Dorogi in einer Ausdehnung von 39·35 Werst der temporäre Verkehr eröffnet worden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Massnahme im Interesse der Bequemlichkeit des reisenden Publicums.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass bis zum Schlusse der diesjährigen Schiffahrtssaison die von Budapest Abends 10 Uhr und von Orsova 11¼ Uhr Abends in Mohács eintreffenden Reisenden, die den Bahnanschluss benützen wollen, bis zum Abgang des Zuges (5 U. 50 M. Früh) auf dem Schiffe verweilen dürfen. Ebenso können die Abends 6 Uhr 24 Minuten per Bahn in Mohács eintreffenden Reisenden, die mit Schiff zu Thal fahren wollen, nach Ankunft des Schiffes dasselbe schon Abends 10 Uhr besteigen. Die Weiterfahrt erfolgt in der Früh. Die in Mohács um 7 U. 44 M. Vm. mit der Bahn eintreffenden Reisenden können stromaufwärts das um 8½ Uhr Vormittags abgehende Schiff benützen.

— (Schluss der Localschiffahrten Engelhartszell—Linz—Grein und Melk—Spitz—Krems.) Die Localschiffahrten auf der Donaustrecke Engelhartszell—Grein wurden heuer eingestellt mit letzter Bergfahrt von Grein am 30. October und mit letzter Thalfahrt von Engelhartszell am 31. October. Auf der Donaustrecke zwischen Melk—Spitz—Stein—Krems erfolgte die Einstellung mit letzter Fahrt in beiden Richtungen am 31. October.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. October bis 5. November.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

30. October, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Delfino", Capitän G. Barbarovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Ginpana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

31. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän S. Rubesch,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. Novbr., um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Niobe", Capitän G. Damianovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (vide Thessalische Linie über Albanien).

3. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Danubio", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

5. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

30. October, Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich. } um
2. Novbr. Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos, } Mitternacht.
4. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich, }

Vergnügungsfahrten:
Sonntag den 1. November, Dampfer „Graf Wurmband" von Triest um 8 Uhr Früh, von Venedig um 2 Uhr Früh des 2. November.

Levante- und Mittelmeer Dienst.

1. Novbr., um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Finme),
Dampfer „Vesta", Capitän G. Klausberger,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

1. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Niobe", Capitän G. Damianovich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora. Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

4. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

4. „ um 4 Uhr Nachmittags (Alexandrien über Fiume),
Dampfer „Ettore", Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

5. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa).
Dampfer „Minerva", Capitän L. Barichievich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Novbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperarix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Medusa", Capitän G. Walluschnig,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

31. October, Dampfer „Berenice", Capitän G. Brazzanovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXII. Stückes.) Das am 28. October herausgegebene CCXXII. Stück enthält unter

Nr. 2650: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an die k. k. Statthalterei (Landesregierung) in Zara, Triest und Laibach vom 23. October 1896, Z. 35.313, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina nach Italien.

Nr. 2651: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. October 1896, Z. 100.516, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Mähren nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CCXXIII. Stückes.) Das am 29. October herausgegebene CCXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2652: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 26. October 1896, Z. 31.847, betreffend die anlässlich der Maul- und Klauenseuche in den politischen Bezirken Judenburg, Marburg und Pettau getroffenen Massregeln.

Nr. 2653: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 26. October 1896, Z. 13.831, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus einigen politischen Bezirken Steiermarks.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Linz-Umschlagplatz für die Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen.

Vom 16. November 1896 angefangen wird die Station Linz-Umschlagplatz als Auf- und Abgabestelle für Wagenladungsgüter eröffnet.

Für die Ueberstellung der Wagen von Linz-Bahnhof nach Linz-Umschlagplatz oder umgekehrt werden, insoweit nicht bereits directe Frachtsätze nach, resp. von Linz-Umschlagplatz bestehen, die im Localtarife angeführten, den Donauumschlag betreffenden Transportgebühren berechnet, und zwar:

a) in Fällen, in welchen ausser der Ueberführungsstrecke eine weitere Beförderungsstrecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nicht in Betracht kommt;

b) in Fällen, in welchen ausser der Ueberführungsstrecke noch eine weitere Beförderungsstrecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Betracht kommt,

bei Sendungen von mindestens 5000 kg per Wagen
ad a) 4 kr. per 100 kg
ad b) 4 kr. per 100 kg

bei Sendungen von mindestens 10.000 kg per Wagen
ad a) 4 kr. per 100 kg
ad b) 3 kr. per 100 kg

Allfällige bei der Auf- oder Abgabe am Umschlagplatze erwachsende Nebengebühren, als: Auf- oder Ablagegebühren, Lagergelder u. s. w., werden nach den allgemeinen Tarifen berechnet.

In Linz-Bahnhof anlangende Wagen werden nur dann ohne Vermittlung des Adressaten auf den Umschlagplatz überstellt, wenn auf den Frachtbriefen als Bestimmungsstation „Linz-Umschlagplatz" angeführt erscheint.

Linz, im October 1896. [784]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Directer Personenverkehr zwischen der Station Prerau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den Stationen Brody und Podwołoczyska der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen via Krakau andererseits.

Einführung von Schnell- und Personenzugs-Fahrkarten I., II. und III. Classe.

Mit 15. November 1896 gelangen Schnell- und Personenzugs-Fahrkarten I., II. und III. Classe für die angeführten Stationen zur Ausgabe.

Die Preise dieser Fahrkarten beziffern sich:

	Von oder nach Prerau					
	Schnellzug			Personenzug		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Nach oder von	Gulden österr. Währung					
Brody*)	32.76	21.17	10.89	23.75	14.59	7.60
Podwołoczyska .	38.66	24.65	12.63	27.25	16.63	8.62

*) Krasne-Brody Personenzug.

Wien, am 30. October 1896. [785]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
auch im Namen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreideverkehr nach bayerischen Schiffstationen.

Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit einerseits und auf die zahlreichen offenen Schleppbestellungen andererseits finden wir uns veranlasst, Anmeldungen auf Schleppbeistellungen für Getreidetransporte ab Budapest und allen oberhalb Budapest gelegenen Schiffsladeplätzen nach den bayerischen Schiffstationen von nun an nicht mehr entgegen zu nehmen. Die bis zum heutigen Tage für obige Relationen noch bestehenden offenen Schleppanmeldungen werden nach Thunlichkeit gedeckt, ohne dass jedoch für deren Ausführung ein Obligo übernommen wird.

Gleichzeitig wird verlautbart, dass die Annahme von Getreidetheilsendungen nach bayerischen Schiffstationen in den unterhalb Budapest gelegenen Agentien mit incl. 31. October, in Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Agentien mit inclusive 7. November 1896 für die diesjährige Schiffahrtsperiode definitiv geschlossen wird. (Letzteres in Abänderung unserer Kundmachung vom September 1896 über die Schlusstermine per 1896 für die Güteraufnahme.)

Wien, am 30. October 1896. [786]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Juni 1896 giltigen Tarife.

Mit 1. December 1896 gelangt der angeführte Nachtrag, enthaltend Ergänzungen, resp. Berichtigungen der Bestimmungen und der Fahrpreise, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 30. October 1896. [787]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Nachtrag X vom 1. November 1896 zum Gebührentarife vom 1. März 1890 für das Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II. Franzensbrückenstrasse 17.

Giltig vom 15. November 1896.

A) Specialtarif.

Baumwolle in gepressten Ballen und **Baumwollabfälle**, nicht gefettet, gepresst, bei Einlagerungen von 10.000 kg:

	per 100 kg und Woche in ö. W.
Lagerzins	1 kr.
Gebühr für die Einlagerung	3 kr.
„ „ „ Auslagerung	3 kr.
„ „ einmalige Abwage	1½ kr.

Auf diese Sätze findet die Bonification, welche in den allgemeinen Bestimmungen zum Gebührentarife vom 1. März 1890, sub lit. C, mit 5—10 pCt. normirt wurde, keine Anwendung.

Erste österreichische Actien-Gesellschaft
für öffentliche Lagerhäuser.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1798	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	I. Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen nach Hluhočep)	1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der B.E.B. 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 4. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W. 5·8	I. 4·4	1·4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclam. Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Bahn bis spätestens Ende Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1799			Kalkstein als Frachtgut		II. Duby Kaaden Brunnersdorf Kralup (B.E.B.) loco Kralup (B.E.B.) transit Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz) Prag (Smichow) transit *) Rakonitz				II. 10·7 25·4 14·4 14·4 16·9 5·0 17·7	9·2 21·7 12·5 11·0 13·0 4·4 15·0	1·5 3·7 1·9 3·4 3·9 0·6 2·7			
				Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hluboček)	III. Jinonitz loco				III. 5·0	4·4	0·6			
					IV. Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter II angeführten Stationen)				IV. 5·0	2·1	2·9			
			Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Jinonitz	V. Prag (Smichow) transit*)				V. 5·8	4·4	1·4			
					VI. Saaz (B.E.B.) trs. (nur für Sendungen nach Postelberg, Podersam, Petersburg, Jechnitz und Scheles)				VI. 24·3	17·5	6·8			
1800			Schieferthon als Frachtgut	Wotwowitz	VII. Prag (Smichow) (B.E.B.) loco und transit				VII. 17·3	15·3	2·0			

*) Die betreffenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Stationen der Böhmischen Nordbahn (excl. Aužic, Bodenbach, Tetschen und Všetat Přivor), k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Localbahn Nusle-Modřan, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (exclus. der Strecke von Všetat Přivor bis Tetschen) und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft östlich von Prag.

Fortlaufende Nummer	1	1801	1802	1803	1804
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	2 3	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
Bethelligten Verwaltungen		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Elsenbahn		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Mineralische Koble, Coaks, Koblenziegel	Getreide aller Art	Ziegel, feuerfeste, der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Tbeiles I; Klinkersteine der Pos. K—26, Tbon, lose oder in Säcken, der Pos. T—12 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Cellulose aus der Position H—29 der Güterclassification des Tarifes, Tbeil I, vom 1. Jänner 1893
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Chodau, Dasnitz, Davidsthal, Falkenau a. d. Eger, Königsberg, Maria Kulm, Neusattl, Zieditz	Györ transit	Pöchlarn	Wörgl
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	a) Halbstadt b) Mittelsteine	Ebenfurth-Mühle	Wien II (K.F.J.B.)	Ebenfurth, Grammat-Neusiedl, Klein-Neusiedl, Ober-Eggendorf, Pitten
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für den Local-Koblenverkehr geltenden Bestimmungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch Partei
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarife der betheiligten Bahnen	Localtarif	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze		26 kr.	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 86 91 89 89 92 87 90 Pfennig b) 92 97 95 95 98 93 96	70 Heller	24 kr.	136 158 152 148 162 Heller incl. Mgb.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			2 kr.	Verschieden
Art der Durchführung	12	Kartirung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13				
Besondere Bemerkungen	14				

Fortlaufende Nummer	1805	1806
Die Publication erfolgt und im Namen der	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Mehl (mit der Bestimmung nach England und Brasilien, sowie nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Roh- und Sandzucker
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Zágráb M.Á.V. S.B.	Zákány transit / Budapest (Kelenföld) transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Fiume	Peri transit / Cormons transit / Peri transit / Cormons transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief; 2. die Mehlsendungen müssen spätestens binnen drei Monaten nach deren Anlangen in Finme nach den in der 4. Ruhrik genannten Häfen verschifft werden. Die in Fiume eventuell vorzunehmende Umpackung in Fässer hat auch innerhalb dieser Zeit zu erfolgen; 3. die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in der 4. Ruhrik genannten Häfen, sowie deren Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und dieshezüglich die erforderlichen Massnahmen zu treffen; 4. die nach Brasilien bestimmten Mehlsendungen sind mit den Dampfern der „Adria", „Lloyd" oder „Cunard-Line" zu verschiffen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen sind mit internationalen Frachtbriefen direct nach italienischen Bestimmungsstationen zur Aufgabe zu bringen, und ist auf diesen Frachtbriefen Abfertigung ab Budapest, bezw. Zákány im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre vorzuschreiben
	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1897
Bezeichnung des Tarifes, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Tbeil II, Heft 1. vom 1. Jänner 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	89 Heller	32·68 / 23·78 / 44·94 / 36·04
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	62 Heller	18·10 / 12·10 / 24·30 / 18·30
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	27 Heller	14·58 / 11·08 / 20·64 / 17·74
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die Agramer Mühle als Aufgeberin lautenden und die nach Fiume erfolgte Verfrachtung nachweisenden Original-Frachtbriefe und Duplicate, sowie der auf dieselbe Mühle als Nenaufgeberin lautenden und die Verschiffung nach den in der 4. Rubrik genannten Häfen nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche für die nach Brasilien bestimmten Sendungen von der „Adria", dem „Lloyd" oder der „Cunard-Line" ausgestellt sein müssen. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1897 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III h) einzureichen	
Besondere Bemerkungen	Durch diese Verlautbarung wird die im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 22 vom 25. Februar 1896, Pos. 502, verlautbarte und in Nr. 101 vom 5. September 1896, Pos. 32, abgeänderte gleichartige Begünstigung ausser Kraft gesetzt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1807	**Südbahn-Gesellschaft**		Ein eisernes Wasserfahrzeug (Propeller) über 6·3 m Länge als Frachtgut	Wien (Matzleinsdorf)	Fiume	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des beladenen Wagens. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	711 Heller für das einundhalbfache im Producte aufgerundete Effectivgewicht	236 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungarischer Transportsteuer *)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Für den eventuell beigestellten Schutzwagen sind die tarifmässig hiefür entfallenden Gebühren zu entrichten
1808	**Südbahn-Gesellschaft**	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein und Most	Wr. Neustadt und vice versa	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller	Im Kartirungswege		
1809			Tabak und Tabakmaterial	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				Variabel	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	Variabel			
1810			Getreide, Kleie und Gerstenschrot	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller			
1811			Wagenfett	Wr. Neustadt	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen dürfen nicht nach Budapest und südlich Budapest gelegenen Stationen, und zwar auch nicht per Donauschiffahrt weiter verfrachtet werden			Heller	Heller	Heller			
					Wien (E.W.A.)				52	40	12			
					Klein-Schwechat				52	40	12			
									52	40	12			
1812			Mineralkohle	Graz S.B. und Leoben S.B.	Wien (E.W.A.) und Centralfriedhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen. Diese Kohlen dürfen nicht für Etablissements, welche in Wienersdorf, Josefsthal, Tribuswinkel, Teesdorf und Ginselsdorf gelegen sind, bestimmt sein			Variabel	64 Heller incl. Ablegegebühr	Variabel			
				Graz S.B.	Maria-Lanzendorf				Heller	Heller	Heller			
					Biedermannsdorf				83·0	70	13·0			
					Traiskirchen				80·6	70	10·6			
					Trumau				76·6	69	7·6			
					Ob.-Waltersdorf				74·6	69	5·6			
					Tattendorf				73·6	68	5·6			
					Kl.-Wolkersdorf				72·0	68	4·0			
					Pitten				67·0	64	3·0			
					Erlach				70·0	66	4·0			
					Seebenstein				68·6	66	2·6			
					Scheiblingkirchen				72·0	68	4·0			
					Edlitz				74·6	70	4·6			
					Aspang				77·0	70	7·0			
									81·0	71	10·0			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1813	**Südbahn-Gesellschaft**	Steiermärk. Landesausschusses	Holz	Gonobitz	Pöltschach transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro zur Verwendung kommendem Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Aufladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	16 Heller	12 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1814	**Südbahn-Gesellschaft**	Steiermärk. Landesausschusses	Alteisen	Kapfenberg Südbahn	Stationen und Frachtenhaltestellen der Linie Kapfenberg—Seebach-Au	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs-, bezw. Bestimmungsstation ist durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Versc bieden	Sätze der ermässigten Wagenladungsclasse plus 4 Heller Umladegebühr für die Umladung in die Schmalspurwagen	Versc bieden	Im Kartirungswege		
1815	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Koble	Wien St.E.G. transit	Erdberger Gaswerke	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Bestebt kein Frachtsatz	5·0 kr.		Im Kartirungswege		

Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. In den bezüglichen Frachtbriefen hat das Erdberger Gaswerk als Empfänger zu erscheinen. Dieser Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen nach dem Erdberger Gaswerke via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

1816	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Wasserglas der Pos. W—8 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Oswięcim (K.F.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894	153·0 kr.	83·5 kr.	69·5 kr.	Im Kartirungswege	
1817	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Bruchsteine der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	Poźar	Prag (St.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Čerčan—Poźar der Localbahn Motřan-Čerčan bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	15 kr.	7 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1818	1819	1820
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. Oesterrreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugestündniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Betheiligteu Verwaltungen		
für Artikel	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Rundholz der Pos. H-19, Punkt 1, und H-20, Punkt 1, der Güterclassification im Tarif-Thelle I, als Frachtgut	Schotter
von	Bielitz	Russ-Moldawitza	Strassnitz
nach	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. Bodenbach St.E.G. und B.N.B. Eger B.E.B. und k.k.Oe.St.B. Haida Hohenelbe Friedland i. B. Reichenau i. B. Jungbunzlau Turnau Oe.N.W.B. Königinhof Trautenau Tannwald Nimburg St.E.G. und Oe.N.W.B.	Dragosza Molit	Göding
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; die Sendungen müssen für den Ban, bezw. für Erhaltungszwecke der Localbahn Saitz-Czeicz-Göding bestimmt und an die Ban-, event. Streckenleitung in Göding adressirt sein. Auf- und Abladen der Transporte durch Organe des Versenders, bezw. Empfängers
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 6. November bis auf Weiteres, längstens bis Ende Decemher 1897	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897
Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 4, für den Ost-Nordwestösterr. Eisenbahnverband vom 1. Juni 1893	Localtarif	Localtarife, nnd zwar: Hanptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Jnni 1888
Tarif, auf welchen das Zugestündniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	18 kr.	10·4 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	kr. 116·6 125·4 145·4 113·8 100·0 114·0 105·2 100·4 101·4 87·4 95·0 102·2 94·4	12 kr.*)	6·9 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		6 kr.	3·5 kr.
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		*) Das im Verordnungs-Blatte Nr. 151 ex 1895, unter Pos. 2677, mit Giltigkeit bis Ende December 1896 verlautbarte gleiche Frachtzugeständniss ist hier einbezogen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige					
1821	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Hořovic	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896	70 *)	65 *)	5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfge. für 100 kg	
					Zditz				66 *)	61 *)	5			
					Königshof									
				Aussig Landungsplatz	Hořovic				68	63	5			
					Zditz				65	60	5			
					Königshof									
				Schönpriesen-Umschlag	Hořovic				68 *)	63 *)	5			
					Zditz				65 *)	60 *)	5			
					Königshof									
				Dresden-Elbquai	Hořovic				92	87	5			
					Zditz				88	83	5			
					Königshof									
1822	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, ferner Baumaterialien und Bauwerkzeuge	Mährisch-Budwitz	Wien Oe.N.W.B. und Jedlesee	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wägen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden	Verschieden	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen die Bau-Unternehmung der Localbahn Mährisch-Budwitz-Jamnitz als Absender erscheinen muss, bis Ende Februar 1898	Gilt nur für Transporte, welche beim Baue der Localbahn Mährisch-Budwitz-Jamnitz in Verwendung waren	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
43	Nr. 22 vom 25. Februar 1896	502	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Mehl (nach Brasilien bestimmt)	M.Á.V. Zagráb S.B.	Fiume	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication	
	Nr. 101 vom 5. September 1896	32 (Abänderung)							

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Für den Bedarf der k. k. Staatsbahnen im Jahre 1897 gelangen nachstehend angeführte **Eisen-Oberbaumaterialien** im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

Post-Nr.	Bezeichnung des Materials	Massgattung	Beizustellen für Bahnerhaltungszwecke franco Waggon einer Station: des westl. Netzes der k. k. Staatsbahnen	der k. k. Staatsbahnen in Galizien	des mährisch-schlesischen Netzes	Zusammen
1	Laschenschrauben des System X/XI	Tonnen	92·4	23·2	5·8	121·4
2	Schraubennägel (Tyrefonds) des System X/XI	„	186·4	70·6	10·5	267·5
3	Hakennägel des System X/XI	„	515·7	269·3	36·1	821·1
4	Fixirungsringe des System X/XI	Mille	371	121	17	409
5	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, und zwar:					
	a) nach System X, einfache Weichen für Localstellung b) „ „ X, „ „ „ Centralstellung c) „ „ X, symmetrische Weichen für Localstellung d) „ „ X, „ „ „ Centralstellung	zusammen	Stück 147	44	13	204
6	Einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X	„	161	63	13	237
7	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System X und XI	„	1	1	—	2
8	Doppelweichen System X	„	—	—	2	2
	Ferner je nach Bedarf:					
9	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, und zwar: e) nach System XI, einfache Weichen für Localstellung, f) „ „ XI, „ „ „ Centralstellung, g) „ „ XI, symmetrische Weichen für Localstellung, h) „ „ XI, „ „ „ Centralstellung.					
10	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise System X,					
11	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise System X,					
12	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System XI,					
13	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise System XI,					
14	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise System XI,					
15	Ganze englische Weichen System X,					
16	Halbe englische Weichen System X,					
17	Ganze englische Weichen System XI,					
18	Halbe englische Weichen System XI,					
19	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, System X,					
20	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, System XI (sämmtlich mit eisernen Unterlagen sammt Schienen und Kreuzungen).					
21	Doppelte 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
22	Einfache 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
23	Doppelte 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI.					
24	Einfache 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
25	Doppelte 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
26	Einfache 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
27	Doppelte 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
28	Complete Garnitur von Befestigungsmitteln zu einer 8°igen Drehscheiben-Kreuzung, exclusive Kreuzungsstück, dann exclusive Leitschienen und der zu den letzteren gehörigen Befestigungsmittel für System X und XI,					
29	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System X,					
30	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System XI.					
31	Spitzschienen für eiserne Weichen System X,					
32	„ „ „ „ „ XI,					
33	Complete Wechsel des System XXVII und die zugehörige complete Leitschienen-Garnitur, ohne Holzunterlagen,					
34	Complete einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen für Schienen des System XXIV sammt zugehörigen Befestigungsmitteln.					

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der vier Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Die Lieferung aller unter Post Nr. 1 bis inclusive Nr. 8 angeführten Materialien muss im Laufe des Monates December 1896 beginnen und in annähernd gleichen Monatspartien derart fortgesetzt werden, dass sie bis längstens Anfangs April 1897 vollkommen effectuirt ist.

Für die Lieferung der unter Nr. 9 bis 34 angeführten Materialien wird dem Lieferanten je eine Lieferfrist von acht Wochen vom Tage der eventuellen Bestellung zugestanden.

Offertformularien, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei dem Departement 19 des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien zur Einsicht, und hat jeder Offerent bei Vorlage seines per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehenen Offertes sich stricte an das Formulare zu halten.

Das Offert muss versiegelt längstens bis **21. November l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Oberbaumateriale"** eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei dem Departement 19 stattfinden, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Verwaltung behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, theilweise oder gar nicht zu acceptiren.

Offerte, welche den aufgestellten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1896.

Das k. k. Eisenbahnministerium.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Licitations-Ausschreibung.

Verschiedene im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg im Laufe des dritten Quartals rückgewonnene Altmaterialien, als: altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Tyres, Bruchmetalle, Metallspäne, Kautschukabfälle, alte Fässer u. s. w. gelangen im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe.

Ueber die detaillirten Mengen und Gattungen der bei den Materialmagazinen Przemysl, Lemberg und Stryj erliegenden Altmaterialien geben die bezüglichen Altmaterial-Ausweise Aufschluss, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse den Interessenten über Verlangen zugesendet werden.

Diese Altmaterialien können bei den genannten Materialmagazinen besichtigt werden. Die Offertpreise dürfen nur franco derjenigen Depotstation lauten, in welcher das betreffende Altmateriale derzeit lagert.

Die mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen versehenen Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind in gesiegeltem und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien" versehenen Couvert längstens bis **15. November 1896, Mittags 12 Uhr,** bei der gefertigten Staatsbahn-Direction einzureichen; gleichzeitig ist, jedoch separat, bei der h. o. Directionscassa ein Baar-Vadium in der Höhe von 10 pCt. der offerirten Kaufsumme zu erlegen; nur bei angestrebten Einkäufen, welche über 2000 fl. Kaufschillingsumme ausmachen, darf das Vadium auch in Werthpapieren erlegt werden. Offerte, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am 16. November um 1 Uhr Nachmittags statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Die gefertigte Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die Offerte nach eigenem Ermessen entweder ganz oder nur theilweise oder auch gar nicht zu berücksichtigen

Lemberg, am 1. November 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction.

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

Budapest und Leobersdorf bei Wien

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (530)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Grubenanlagen,
Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungsmaschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-**Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 301

Böhler-Stahl,

Werkzeugstahl stets gleichmässig guter Qualität.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 127. **Wien, 5. November 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 21. September 1896*) für die Localbahn Neuhof-Weseritz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Fürsten Carl zu Löwenstein-Wertheim-Rosenberg, Herrschaftsbesitzer in Haid, im Vereine mit August Grafen Wydenbruck, Herrschaftsbesitzer in Topiat, Dr. Josef Stark, Advocaten in Pilsen, und Wenzel Guschall, Bezirksobmann in Weseritz, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Neuhof der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger nach Weseritz in Gemässheit des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 2000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu

*) Enthalten in dem am 27. October 1896 ausgegebenen LXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 193.

benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4 Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues,

dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekardarlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung

zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Neuhof nach Weseritz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Neuhof nach Weseritz ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofils des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 24·3 km lange Bahn zweigt am südwestlichen Ende aus der Station Neuhof der Strecke Pilsen—Eger der k. k. Staatsbahnen ab, übersetzt unmittelbar darauf den Miessfluss und ersteigt die das Thal des Neumarkter Baches begrenzenden Höhenrücken.

Im weiteren berührt die sich auf diesen Höhenrücken in vorwiegend nordwestlicher Richtung entwickelnde Trasse die Ortsgebiete Mallowitz, Welperschitz, Lomitschka und Zeban, benützt sodann die rechtsseitige Lehne des Hadofkabaches und gelangt über Setzlaw, Kokaschitz und Bad Neudorf nach Weseritz, woselbst im Süden der Stadt unmittelbar an der Weseritz-Pollschitzer Strasse die Endstation angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Neuhof herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 200 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und entweder nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter oder mit altbrauchbaren Flussstahlschienen von mindestens 30·3 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere Breite, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Die Schwelleneintheilung ist bei Verwendung altbrauchbarer Schienen derart zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen beim grössten vorkommenden Raddrucke 1000 kg per Quadratcentimeter nicht übersteigt.

Bei Verwendung altbrauchbarer Schienen unterliegt die Detailconstruction des Oberbaues der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Entfernung der Wärterhäuser darf nicht über 5 km betragen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation Neuhof herzustellende Signal- und Weichensicherungsanlage ist in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber im Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung gegen vorläufige Ueberweisung eines Betrages von 96.000 fl. Seitens der Concessionäre und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerksteiligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 21. September 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien vom 22. October 1896,*) betreffend die Verwendbarkeit der vom k. k. priv. Oesterr. Creditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten am 1. August 1896 emittirten Obligationen der Kategorie A zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Das k. k. priv. Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten hat auf Kronen der im Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung, bezw. auf Gulden österreichischer Währung lautende Obligationen (Schuldverschreibungen) de dato 1. August 1896 ausgegeben, welche mit vier Percent per anno verzinslich und längstens innerhalb achtundsiebzig Jahre im vollen Nominalbetrage rückzahlbar sind und den Vermerk „Kategorie A“ tragen.

Da bei diesen Obligationen die Voraussetzungen der Artikel VII und VIII, lit. a bis c des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, zutreffen, werden diese Obligationen hiemit gemäss Artikel VIII, lit. d des obigen Gesetzes als zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des k. k. Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar bezeichnet.

Z. 12.380/I.

Guttenberg m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Königsberg nach Schönbrunn oder Polanka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Baumeister und Hausbesitzer Emil Hauke in Königsberg und Consorten mit dem Erlasse vom 8. April 1896, Z. 2446/I (Verordnungs-Blatt Nr. 45 vom 23. April 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von Königsberg zur Station Schönbrunn oder zur Haltestelle Polanka der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 27. September 1896.

Z. 10.556/I.

*) Enthalten in dem am 1. November 1896 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 196.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 523. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. October stellten die Abgeordneten Schneider und Genossen die Anfrage an den Herrn Eisenbahnminister, ob derselbe geneigt sei, die Lage der Verkehrsbeamten in Erwägung zu ziehen.

Ferner richteten die Abgeordneten Doblhammer, Plass und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern eine Interpellation, betreffend das bei der Regulirung der Traun angewendete Wasserbausystem.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Erweiterung der Station Salloch: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Salloch der Linie Wien—Triest der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle den anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6431/IV.]

— (Linie Bruck a. M.—Leoben: Herstellung einer Wasserbeschaffungsanlage in km 15·8/9.) Das Project der Oesterr. Alpinen Montan-Gesellschaft für die Anlage eines Brunnenschachtes auf Bahngrund in km 15·8 9 sammt zugehörigen, den Bahnkörper unterfahrenden Zuleitungsstollen wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 6049/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Cantine am Bahnhofe Mähr.-Ostrau.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer Cantine im Werkstättenrayon am Bahnhofe Mähr.-Ostrau der Nordbahnlinie Wien—Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6796/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Errichtung von zwei Wirthschaftshöfen in Mähr.-Weisskirchen.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für zwei in der Station Mähr.-Weisskirchen der Linie Wien—Krakau zu errichtende vierfache Wirthschaftshöfe im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6944/IV.]

— (Localbahn Zauchtl-Bautsch: Bauconsensertheilung für ein Ladegeleise in Bautsch.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das von der Station Bautsch der Localbahn Zauchtl-Bautsch abzweigende und zum Lagerplatze der Ersten mährischen Basaltschotter-Gewerkschaft führende Ladegeleise im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6441/IV.]

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Bauconsensertheilung für einen Anbau an das Stationsgebäude in Franzensbad.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project eines pavillonartigen Anbaues an das Stationsgebäude in Franzensbad im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6864/IV.]

Localbahn Neuhof-Weseritz. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 30. Juni bis 4. Juli durchgeführten politischen Begehung, verbunden mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich der projectirten Localbahn von Neuhof nach Weseritz, wurde der Bauconsens, mit Ausschluss der Theilstrecke von km 19·2 bis 21·7, Seitens der k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. Weiters wurde vom k. k. Eisenbahnministerium auch für die oberwähnte Theilstrecke km 19·2 bis 21·7 der Bauconsens ertheilt. Derselbe tritt jedoch für die ganze Strecke erst nach Ertheilung der Concession in Kraft. [E.-M.-Z. 9094/I.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Normalpläne.) Die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Normalpläne für den Oberbau, sowie die „Speciellen Baubedingnisse für die Herstellung des Oberbaues" auf der Localbahn Teplitz-Reichenberg wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 9869/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Neszider (Neusiedlersee-) Localbahn Kis-Czell—Neszider—Pándorf (Parndorf). (Gesetzentwurf.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf, betreffend den Bau und Betrieb der Localbahn Kis-Czell—Neszider—Pándorf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 61) vorgelegt. Die effectiven Kosten dieser von der Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn-Gesellschaft zu erbauenden Radiallinie, welche von der Knotenpunktstation Kis-Czell aus diese in nördlicher Richtung an geeigneten Punkten mit den Linien Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift)—Szombathely (Steinamanger) des Staatsbetriebes, Raab—Oedenburg—Ebenfurth des Eigenbetriebes und der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden wird, sind mit 3,374.000 fl., d. i. mit 32.011 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 251.000 Gulden für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die Trasse der obgenannten, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie wird von Kis-Czell aus über Répczelak, Eszterháza, Fertö-Szent-Miklós und Neszider bis Pándorf führen.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Politisch-administrative Begehung der projectirten Zweiglinie bis Rákosfalva.) Am 26. October fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stettina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft projectirten Linie bis Rákosfalva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 ex 1895) statt. Die neue Linie wird für elektrischen Betrieb (Hochleitung) eingerichtet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung der Kreis Kreuznacher Kleinbahnen.) Am 7. September sind die schmalspurigen Kreis Kreuznacher Kleinbahnen für den Personen-, Leichen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen, ebenso von Fahrzeugen, welche nur mittelst einer festen Rampe ver- oder entladen werden können

Die Kleinbahnen unterstehen den Bestimmungen des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892. Dieselben haben eine Länge von 26 km, eine Spurweite von 0·75 m und sind für den Locomotivbetrieb eingerichtet. Die Güterwagen haben eine Tragfähigkeit bis zu 6250 kg, werden aber durchschnittlich nur mit 5000 kg beladen.

Anschluss an den Staatsbahnhof Kreuznach ist noch nicht vorhanden. Der Güteraustausch zwischen Staats- und Kleinbahn wird vorläufig durch einen Spediteur vermittelt.

Die einzelnen Strecken berühren folgende Stationen:

a) Kreuznach—Winterburg:

Kreuznach	—	Sponheim	9·2 km
Lohrermühle	1·3 km	Burgsponheim	10·3 „
Rüdesheim	2·7 „	Bockenau	13·6 „
Weinsheim	5·7 „	Daubacher Brücke	16·5 „
Brauchsmühle	8·6 „	Winterburg	17·8 „

Die Stationen Lohrermühle, Brauchsmühle, Burgsponheim und Daubacher Brücke dienen nur dem Personen- und Gepäcksverkehre.

b) Kreuznach—Wallhausen.

Kreuznach	—	Gutenberg	5·8 km
Hargesheim	2·9 km	Wallhausen	8·2 „
Roxheim	3·9 „		

Im Verkehre von und nach Stationen der Kreis Kreuznacher Kleinbahnen sind durchgehende Frachtbriefe zulässig, im Verkehre von solchen Stationen dagegen nur Frachtbriefe anzunehmen, welche in Gemässheit des § 51 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ausgestellt sind.

Die Frachtbriefe werden von der Uebergangsstelle Kreuznach (Eisenbahn-Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) mit dem Versandt-, bezw. Empfangsstempel versehen.

Für die Vorfrachten der Kreis Kreuznacher Kleinbahnen ist Nachnahmeprovision nicht zu berechnen.

Die für die unentgeltliche Beförderung der Dienstcorrespondenz mit anderen Eisenbahnen geltenden Bestimmungen finden auch auf den Schriftwechsel zwischen Dienststellen der Kreuznacher Kleinbahnen und anderen Eisenbahnen Anwendung.

— (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) An Staatsbeihilfen sind nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen" in Aussicht gestellt:

I. Dem Kreise Saatzig für die zu einem Gesammtunternehmen der Actiengesellschaft Saatziger Kleinbahnen zu vereinigenden Kleinbahnen:

1. von Stargard nach Zamzow mit Abzweigung nach Kannenberg,
2. von Cashagen nach Klein-Spiegel,
3. von Zamzow bis zur Station Janikow der Eisenbahn Ruhnow-Neustettin,
4. von Kannenberg (Kreisgrenze) nach Daber

eine solche in Form eines Darlehens von 532.000 Mk. abzüglich der vom Kreise Dramburg für die Kleinbahn Zamzow-Janikow bewilligten 40.000 Mk., also von 492.000 Mk. zu 1·5 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen, mit der Massgabe, dass, sofern auf die Stammactien der Gesellschaft eine Dividende von mehr als 2 pCt. entfällt, der Zinsfuss des Darlehens um den über diesen Percentsatz hinausgehenden Theil bis zu dem Zinsfusse der vom Staate selbst aufgenommenen Darlehen sich erhöht;

II. dem Kreise Franzburg für die betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung der Franzburger Kreisbahnen, insbesondere der Kleinbahn Hoevet-Franzburg, eine solche in Form eines Darlehens von 300.000 Mk. zu 1·5 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen, vorausgesetzt, dass die Provinz Pommern auch an dem Bau der Kleinbahn Hoevet-Franzburg durch Uebernahme eines Theiles des auf diese Bahn entfallenden Actiencapitals der Actiengesellschaft Franzburger Kreisbahnen in der Höhe von 96.000 Mk. sich betheiligt;

III. dem Kreise Kehdingen zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Stade über Freiburg nach Neuhaus a. O. eine solche in Form einer Betheiligung mit 400.000 Mk.;

IV. dem Kreise Hümmling zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Dortmund-Emshäfen-Canal bei Lathen über Sögel nach Werlte eine solche in Form einer Betheiligung mit 160.000 Mk.:

V. dem Kreise Marburg zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Marburg bis zur Landesgrenze bei Niederofleiden in Form einer Betheiligung mit einem Drittel des Anlagecapitals ohne die Kosten des Grunderwerbes, vorausgesetzt, dass der Bezirksverband des Regierungsbezirkes Cassel ein Drittel des Anlagecapitals, gleichfalls ohne die Kosten des Grunderwerbes, zu 1·5 pCt. Zinsen und 0·5 pCt. jährlicher Tilgung darleiht.

Gleichzeitig ist die dem Kreise Saatzig behufs Entlastung in seinen Aufwendungen für den Bau der Kleinbahn Zamzow-Janikow in Aussicht gestellte Gewährung einer Staatsbeihilfe in Form eines Darlehens von 48.000 Mk. in Wegfall gebracht.

Diese Kleinbahnen sind sämmtlich zum Betriebe mit Locomotiven für Personen- und Güterverkehr bestimmt. Die anschlagsmässigen Gesammtkosten belaufen sich für die Bahnen zu I bei 118·2 km Länge auf 3,224.000 Mk., zu II bei 108·7 km Länge auf 3,417.000 Mk., zu III bei 55·86 km Länge auf 1,660.000 Mk., zu IV bei 26 km Länge und 0·75 m Spurweite auf 449.000 Mk. und zu V bei 21·3 km Länge auf 1.437.000 Mk., zu II bis V ausschliesslich Grunderwerb. Die Kleinbahn Kannenberg-Daber beabsichtigt die Actiengesellschaft Saatziger Kleinbahnen durch Ankauf von der Firma Lenz & Co. in Stettin zu erwerben. Ueber die Finanzirung des Unternehmens dieser Gesellschaft, sowie desjenigen der Actiengesellschaft Franzburger Kreisbahnen einschliesslich der Vorbelastung der Zunächstbetheiligten, der Betheiligung der Kreise Saatzig, Dramburg und Franzburg der Provinz Pommern, der Firma Lenz & Co. und anderer, an der Aufbringung der Actiencapitalien bedarf es noch näherer Feststellungen. Bei der Kleinbahn Stade-Neuhaus besteht die Vorbelastung der Zunächstbetheiligten nur darin, dass die Gemeinden Gewersdorf und Neuhaus im Kreise Neuhaus die Kosten des Grunderwerbes innerhalb ihrer Gemeinden freiwillig bereit gestellt und ausserdem eine gewisse Zinsgarantie übernommen haben; die Kosten des im Uebrigen erforderlichen Grunderwerbes fallen dem Kreise Kehdingen als Unternehmer zur Last. Die Provinz Hannover hat die Gewährung eines Darlehens an den Kreis in der Höhe des zu seinen Lasten verbleibenden Kostenbetrages zu zwei Dritteln mit 2·65 pCt. und zu einem Drittel mit 3·15 pCt. bei 0·5 pCt. jährlicher Tilgung und ausserdem die unentgeltliche Stellung der zur Ueberwachung der Bauausführung und Betriebsleitung erforderlichen technischen Kräfte zugesagt. Für die Kleinbahn Dortmund—Emshäfen-Canal—Werlte ist die unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens gesichert; etwaige für Grunderwerb dennoch entstehende Kosten würden aus der freiwilligen Vorausleistung eines grösseren Grundbesitzers im Betrage von 15.000 Mk. bestritten werden können. Ausserdem ist durch die Zunächstbetheiligten auch für diese Bahn eine gewisse Zinsgarantie übernommen. Die Provinz wird das Unternehmen in gleicher Weise wie die Kleinbahn Stade - Neuhaus unterstützen. Bei der Kleinbahn Marburg-Niederofleiden kann eine Vorbelastung der Zunächstbetheiligten nicht stattfinden. Die Finanzirung ist in der Weise geplant, dass der Kreis Marburg und der Staat je ein Drittel des Anlagecapitals ohne die Kosten des Grunderwerbes übernehmen, letztere der Kreis selbst bestreitet, und der Bezirksverband das fehlende Drittel des Anlagecapitals zu dem vorbezeichneten Zins- und Tilgungssatze darleiht. An die Bewilligung der Staatsbeihilfen für die Kleinbahnen zu III bis V sollen zur Sicherung der fiscalischen Interessen im Wesentlichen die mehrfach erwähnten Bedingungen der staatlichen Betheiligung an dem Kleinbahnunternehmen Löwenberg-Lindow geknüpft werden.

— (Kleinbahnprojecte.) Der Kreis Springe plant den Bau einer Kleinbahn von Springe nach Barnten oder Nordstemmen. Die Localbahnbau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Co. in Köln will eine vollspurige Kleinbahn von Haltern über Olfen und Lünen nach Camen herstellen. Die Brölthaler Eisenbahn-Actiengesellschaft in Hennef plant als Fortsetzung der Kleinbahn Vallendar-Niederlahnstein den Bau einer schmalspurigen, elektrisch zu betreibenden Kleinbahnverbindung von Niederlahnstein nach Oberlahnstein.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. September mit 37 Passagieren und 824 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 3471 Stück Hölzer und 2 Pferden von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 16 Colli Esswaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 4 Colli Wein, 1 Collo Manufacturwaaren, 25 Colli Zucker, 90 Colli Glaswaaren, 2 Colli Olivenöl, 3 Colli Kurzwaaren; nach Soerabaya 30 Colli Erdwachs, 10 Colli Bier, 4 Colli Knöpfe; nach Bushire 110 Colli Zündhölzchen; nach Morungdava 1 Collo Glaswaaren; nach Bassorah 120 Colli Zucker, 3 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Bier; nach Bunder-Abbas 60 Colli Zündhölzchen; nach Batavia 3 Colli Papier; nach Samarang 2 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 88 Colli Zündhölzchen, 13 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Glaswaaren; nach Suez 20 Colli Esswaaren, 2 Colli Kurzwaaren; nach Gedda 10 Colli Kartoffeln, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Aden 36 Colli Glasperlen, 11 Colli Papier, 20 Colli Bier, 15 Colli Kartoffeln, 17 Colli Garne, 8 Colli Metallwaaren, 1561 Stück Bretter, 100 Stück Pfosten, 650 Stück Staffeln; nach Massaua 6 Colli Glasperlen, 10 Colli Spiritus, 165 Colli Zucker, 170 Colli Bier, 180 Stück Bretter, 980 Stück starke Staffeln; nach Padang 1 Collo Farben; nach Dar-es-Salam 7 Colli Mehl; nach Hodeidah 170 Colli Zucker, 13 Colli Häute; nach Gedda 104 Colli Papier; nach Zanzibar 180 Colli Mehl; nach Tanga 57 Colli Wein, 24 Colli Manufacturwaaren, 28 Colli Esswaaren, nach Durvan 1 Collo Manufacturwaaren; nach Bombay 34 Colli Knöpfe, 128 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli chemische Producte, 6 Colli Spielwaaren, 45 Colli Glasperlen, 62 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Zucker, 15 Colli Möbel, 633 Colli Papier, 210 Colli Lampen, 111 Colli Farben, 2 Colli Schuhwaaren, 398 Colli Metallwaaren, 305 Colli Glaswaaren, 24 Colli Mehl, 17 Colli Mützen, 270 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Erdwachs, 11 Colli Musikinstrumente, 37 Colli Muster, 83 Colli Seife, 20 Colli Garne, 2 Pferde; nach Karachi 2 Colli Knöpfe, 5 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Perlen, 11 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 7 Colli Papier, 18 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Mineralwasser; nach Bassorah 86 Colli Papier, 13 Colli Glasperlen, 7 Colli Metallwaaren, 2 Colli Anilin, 10 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 6 Colli Fez, 49 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 200 Colli Zucker, 1 Collo Uhren, 10 Colli Zündhölzchen, 13 Colli Metallwaaren, 16 Colli Bier, 9 Colli Manufacturwaaren; nach Mahomerah 100 Colli Zucker, 8 Colli Baumwollwaaren; nach Cannanore 15 Colli Kurzwaaren; nach Mangalore 46 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Papier, 8 Colli Glaswaaren; nach Calicut 35 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 12 Colli Mehl,

3 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Lampen, 2 Colli Hopfen; nach Rangoon 5 Colli Glasperlen, 27 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Manufacturwaaren, 106 Colli Metallwaaren, 8 Colli Papier, 13 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 7 Colli Lampen; nach Sidney 17 Colli Metallwaaren, 10 Colli Spiritus, 3 Colli Musikinstrumente; nach Madras 5 Colli Kurzwaaren, 32 Colli Papier, 25 Colli Bier, 2 Colli Lampen, 1 Collo Manufacturwaaren, 5 Colli Möbel, 3 Colli Metallwaaren, 1 Collo Garne, 4 Colli Glasperlen; nach Calcutta 301 Colli Manufacturwaaren, 136 Colli Metallwaaren, 5 Colli Möbel, 33 Colli Knöpfe, 19 Colli Lampen, 49 Colli Kurzwaaren, 253 Colli Baumwollwaaren, 76 Colli Glaswaaren, 8 Colli Uhren, 256 Colli Papier, 2 Colli Farben, 20 Colli Muster, 19 Colli Glasperlen, 75 Colli Quecksilber, 25 Colli Garne; nach Penang 7 Colli Metallwaaren, 88 Colli Papier, 18 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Garne; nach Singapore 19 Colli Metallwaaren, 127 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 7 Colli Wein, 24 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Tabak, 10 Colli Mehl; nach Soerabaya 13 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Garne, 75 Colli Erdwachs, 4 Colli Knöpfe, 1 Collo Mützen, 1 Collo Metallwaaren, 5 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren; nach Batavia 2 Colli Erdwachs, 3 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Garne, 2 Colli Metallwaaren, 4 Colli Papier; nach Samarang 10 Colli Glasperlen, 14 Colli Papier, 14 Colli Metallwaaren, 11 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Erdwachs; nach Cheribon 8 Colli Garne; nach Siboga 20 Colli Mehl; nach Macassar 12 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 30 Colli Mehl, 18 Colli Garne, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Padang 6 Colli Baumwollwaaren; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Deli 5 Colli Wein, 3 Colli Kurzwaaren; nach Bangkok 11 Colli Garne; nach Hongkong 5 Colli Glasperlen, 3 Colli Metallwaaren, 25 Colli Bier, 17 Coll Papier; nach Manila 1 Collo Bücher; nach Shanghai 12 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Metallwaaren; nach Kobe 40 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Kurzwaaren, nach Yokohama 1 Collo Tabak nnd 2 Colli Kurzwaaren. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 735.478 fl. ö. W.

Danzig. (Schiffahrtverkehr auf der Weichsel im Jahre 1895.) Laut der im Jahresberichte des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig enthaltenen Nachweisungen gingen in der Zeit vom 1. April bis 26. December 1895 durch die Plehnendorfer Schleuse stromab:

a) 7885 Schiffsgefässe (5706 beladene und 2179 unbeladene), gegen 8074 Schiffsgefässe (6113 beladene und 1961 unbeladene) in 1894, und zwar: 1 beladenes Seeschiff, 4693 Flussdampfer (3481 beladene und 1212 unbeladene), 467 Gabarren und oberländische Canalkähne (272 beladene und 195 unbeladene), 314 Kurische Kähne (133 beladene und 181 unbeladene), 1406 Berliner Oderkähne und Zillen (910 beladene und 496 unbeladene), 23 Barken und Dubasse (15 beladene und 8 unbeladene), 13 Galler und Biggen (8 beladene und 5 unbeladene), 15 Yachten (8 beladene und 7 unbeladene), 352 Lummen, Beidacke und Obstkähnc (277 beladene und 75 unbeladene), 601 beladene Kähne mit Fischen, Butter und Schweinen.

b) 464 unbeladene Holztraften (gegen 554 unbeladene in 1894).

Stromauf:

a) 7927 Schiffsgefässe (5722 beladene und 2205 unbeladene), gegen 8096, darunter 5867 beladene und 2229 unbeladene in 1894, und zwar: 1344 beladene Seeschiffe, 4698 Flussdampfer (3511 beladene und 1187 unbeladene), 465 Gabarren und oberländische Canalkähne (440 beladene und 25 unbeladene), 314 Kurische Kähne (307 beladene und 7 unbeladene), 1415 Berliner Oderkähne und Zillen (1284 beladene und 131 unbeladene), 33 Barken und Dubasse (19 beladene und 14 unbeladene), 20 Galler und Biggen (18 beladene und 2 unbeladene), 24 Yachten (15 beladene und 9 unbeladene), 347 Lummen, Beidacke und Obstkähne 128 beladene und 219 unbeladene), 598 beladene Kähne mit Fischen, Butter, Schweinen.

b) 7 unbeladene Holztraften (gegen 5 unbeladene in 1894).

Der Waarenverkehr auf der Weichsel per Schiff nach Danzig bezifferte sich auf 1,459.238 q (gegen 1,571.040 q in 1894), darunter 4170 q Lumpen aller Art, 13.215 q Soda, 3105 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 1165 q Roheisen und Brucheisen, 1580 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 20.505 q verarbeitetes Eisen aller Art, 23.185 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1135 q Flachs, Hanf, Heede, Werg, 145.765 q Weizen und Spelz, 217.380 q Roggen, 3495 q Hafer, 10.690 q Gerste, 16.405 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 50.800 q Oelsaat, 2290 q Stroh und Heu, 8160 q Obst, frisches und getrocknetes, 3805 q Glas und Glaswaaren, 1985 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 26.125 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 8700 q harte Schnittwaaren, 1580 q harte Brennholzscheite, 11.840 q weiche Stämme, 27.215 q weiche Schnittwaaren, 7670 q weiche Brennholzscheite, 1570 q Reisig und Faschinen, 10.510 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 13.750 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 14.720 q Bier, 9675 q Branntwein, 870 q Wein, 9190 q Fische und Häringe, 47.595 q Mehl und Mühlenfabrikate, 1435 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 522.635 q Zucker, Melasse, Syrup, 11.422 q fette Oele und Fette, 1010 q Steine und Steinwaaren, 8100 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 6240 q lebendes Vieh, 167.080 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 2450 q Thonwaaren, Steingut, Porzellan.

Von Danzig wurden per Schiff auf der Weichsel befördert: 2,375.280 q (gegen 2,449.215 q in 1894), darunter: 4085 q Düngemittel aller Art, 1725 q rohe Baumwolle, 23.335 q Soda, 57.950 q Farbholz, 11.665 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 98.625 q Roheisen und Brucheisen, 10.175 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 71.550 q verarbeitetes Eisen aller Art, 32.385 q Cement, Trass und Kalk, 32.640 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 3000 q Eisenerz, 1620 q Flachs, Hanf, Heede, Werg, 5760 q Weizen und Spelz, 2840 q Roggen, 7195 q Gerste, 2320 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 6260 q Obst, frisches und getrocknetes, 4290 q Glas und Glaswaaren, 16.070 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 4035 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 2020 q harte Schnittwaaren, 12.640 q weiche Schnittwaaren, 1150 q weiche Brennholzscheite, 50.650 q Reisig und Faschinen, 1610 q Borke, Lohe, 8690 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 3165 q Holzwaaren und Möbel, 9680 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1330 q Bier, 7415 q Branntwein, 9360 q Wein, 58.630 q Fische und Häringe, 54.620 q Mehl und Mühlenfabrikate, 32.285 q Reis, 18.955 q Salz, 10.340 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 106.765 q Zucker, Melasse, Syrup, 1230 q Rohtabak, 41.655 q fette Oele und Fette, 248.170 q Petroleum und andere Mineralöle, 144.765 q Steine und Steinwaaren, 929.945 q Steinkohlen, 6595 q Coaks, 2680 q Torf, 63.510 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 28.890 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisen-Oberbaumaterialien für die k. k. Staatsbahnen. (Offertausschreibung.) Das k. k. Eisenbahnministerium bringt den Bedarf der k. k. Staatsbahnen an Eisen-Oberbaumaterialien pro 1897 zur öffentlichen Ausschreibung. Die bezüglichen Offerte sind bis längstens 21. November 1896, 12 Uhr Mittags, einzureichen, und wird im Uebrigen auf die ausführliche Kundmachung in dem „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 126, pag. 2107, verwiesen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXIV. Stückes.) Das am 31. October herausgegebene CCXXIV. Stück enthält unter

Nr. 2654: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an die k. k. Statthalterei in Prag vom 27. October 1896, Z. 35.528, betreffend die thierärztliche Controlzeit in der Eingangsstation Wies bei Eger (Böhmen).

Nr. 2655: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. October 1896, Z. 100.254, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CCXXV. Stückes.) Das am 2. November herausgegebene CCXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2656: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. October 1896, Z. 172.792, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem bayerischen Amtsbezirke Wunsiedel nach Böhmen.

Nr. 2657: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. October 1896, Z. 167.934, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Bensen der Böhm. Nordbahn und Dux der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Vieh-Ein- und Ausladestationen.

Nr. 2658 Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 30. October 1896, Z. 18.346/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken Steiermarks nach Oberösterreich.

Nr. 2659: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. October 1896, Z. 173.738, betreffend die Einschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Steiermark nach Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Directionen Pilsen und Prag.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. November 1896, Z. 4500/III, werden auf den den k. k. Staatsbahn-Directionen Pilsen und Prag unterstehenden Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Localbahnen vom 6. November 1896 angefangen die tarifmässigen Fristen für die Beladung und die Entladung der Güterwagen bis auf Weiteres von 24 fortlaufenden Stunden auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 3. November 1896. [788]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung directer Fahrkarten von Beskid nach ungarischen Stationen der XIV. Zone.

Mit 15. November 1896 gelangen in der Station Beskid der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der XIV. Zone der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen directe Fahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von	Nach	Schnellzug		Personenzug		
		I.	II.	I.	II.	III.
		Classe				
		Gulden österr. Währung				
Beskid	Stationen der XIV. Zone der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen	12.55	8.35	9.40	6.25	4.15

Wien, am 2. November 1896. [789]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Genehmigung der Reducirung der lagergeldfreien Frist in der Station Görz.

Die mit Kundmachung vom 7. October 1896 verlautbarte Reducirung der tarifmässigen lagergeldfreien Frist für in Görz angekommene Magazinsfrachtgüter auf 48 Stunden — welche Massnahme laut Kundmachung vom 22. October 1896 wieder aufgehoben erscheint — ist Seitens des hohen k. k. Eisenbahnministeriums mit Erlass vom 26. October 1896, Z. 3939 III, genehmigt worden.

Wien, am 2. November 1896. [790]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit 15. December 1896 treten die in den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifheften 1 und 2 des obigen Eisenbahnverbandes für die Station Székely-Udvarhely der Héjasfalva-Székely-Udvarhelyer Localeisenbahn enthaltenen Eil- und Frachtgutsätze ausser Wirksamkeit.

Wien, am 3. November 1896. [791]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum 1. Hefte des Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

Mit 19. November a. St. (1. December n. St.) 1896 tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (1. Heft) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. die Aenderung des Titels des Tarifes;
2. die Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen mit Rücksicht auf die erfolgte Einbeziehung von Südbahn-Stationen;
3. die Ergänzung der Preistafeln, und
4. die Preise der Südbahn-Zusatzfahrkarten und Gepäckstaxen bis, bezw. ab Wien S.B.

Abdrücke des Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 20 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 31. October 1896. [792]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichischer, bezw. Niederösterreichisch Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2, für den Niederösterreichischen, bezw. Niederösterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Einleitung.
II. Bestimmungen.
III. Schnitttariftafeln.
IV. Ausnahmetarif:
- Nr. I für Eisen und Stahl der Pos. E—6, sowie Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—7 des Tarif-Theiles I;
- „ II für Baumwollwaaren der Pos. B—5 und Garne der Pos. G—3 und G—4 des Tarif-Theiles I;
- „ III für Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 des Tarif-Theiles I;
- „ IV für Cement aus der Pos. C—5 des Tarif-Theiles I;
- „ V für Papier und Pappendeckel aller Art, ferner Papierabfälle und Hadern aller Art.

V. Anhang:

a) theilweise ermässigte Frachtsätze im Verkehre von und nach einigen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Schnitttariftafel B;

b) theilweise ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen.

Der gleichnamige Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1895 sammt Nachtrag I tritt mit Ende December 1896 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können ab 16. December 1896 bei den Verbandsverwaltungen, sowie am Wiener Südbahnhofe (commercielle Direction) zum Preise von einer Krone bezogen werden.

Wien, am 2. November 1896. [793]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction in Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in dem **Materialmagazine in Linz** lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech und Siederohrabfälle, Alt-Gusseisen, Alt-Sitzfederndraht, Pansch- und Zerreneisen, alter Stahl von Achsen, Kurbeln, Trag- und Volutfedern und Werkzeugen, Stahltyres ohne Nuth, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Kupferbruch, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchzink, Bruchmessing, Gummi-, Hanf-, Leder-, Baumwoll- und Wachstapetenabfälle.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungs-Bureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind **nur** auf dem erwähnten Formulare zu erstellen und sammt den etwaigen Beilagen, per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Anbot auf Altmaterialien“ bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz bis längstens **17. November 1896, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 pCt. der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directions-Casse in Linz zu erlegen.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen vom Datum des Verständigungsschreibens über die Annahme des Offertes effectiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 4. November 1896.

K. k. Staatsbahn-Direction in Linz.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1823	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup oder Bubna	Smifitz Sedletz-Kuttenberg Kuttenberg Stdbbf. Žiželitz Golč-Jenikau Königgrätz Libňowes Neubydschow Chlumetz Wrdy-Bučic, Žleh und Močovic Leschtina Gr.-Wossek Poděbrad Časlau loco Ronov (Oe.L.E.G.) Třemošnitz-Zawratetz	Aufgabe in ganzen Wageuladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. April 1895	Verschieden	Heller 14·0 5·6 7·6 6·0 6·0 10·0 5·2 4·0 4·0 11·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle und Coaks von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen
					Lescbtina Gr.-Wossek Poděbrad Časlau loco Ronov (Oe.L.E.G.) Třemošnitz-Zawratetz					1·6 2·0 1·0 7·6 7·6 7·6				
1824	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup Bubna St.E.G. via B.-Brod—Kolin	Falgendorf	Aufgabe in ganzen Wageuladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 38·2 35·8		Im Kartirungswege		
1825	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Coaks	Friedensboffnungsgrube B.F. Friedensboffnungsgrube N.M. Glückbilfgrube N.M. Egmontschacht und Mayrauschacht Gustav- und Abendrötbegrube	Schönpriesen via Halbstadt—Tynist—Kolin—B.-Brod	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Erfüllung der im citirten Tarife enthaltenen Bedingungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohle und Coaks vom 1. Jänner 1889	Verschieden	40·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens 31. März 1898, widrigenfalls jeder Refactieansspruch erlischt	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung „via Halbstadt—Tynist—Kolin—B.-Brod" tragen
1826	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Brüsan-Brünnlitz Lettovic Skalic-Boskovic Raltz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag 4 zu Theil II, Heft 7, des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden	Kreuzer 5·1 4·9 6·9 7·3		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von / nach					per 100 kg				
1827	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Kohlentarif, Theil II, Heft 7, giltig vom 1. März 1888	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
				I. Hohenstadt transit (via B.-Trübau, für Stationen der Mähr. Grenzbahn)				44·7	27·0	17·7			
				Stefanau (via B.-Trübau)				45·0	30·8	14·2			
				Brünn loco				12·6	10·5	2·1			
				Schimitz				13·6	11·5	2·1			
				Znaim (St.E.G.) loco				32·0	31·0	1·0			
				Znaim trs. (für Stationen der Oe.N.W.B. und deren Anschlussbahnen)				32·0	27·0	5·0			
				Grnsshach-Schönan loco Grusshach-Schönau transit (für Stationen der K.F.N.B. inclus. Zellerndorf)				24·0	17·0	7·0			
				Grammat-Nensiedl				36·0	26·0	10·0			
				Okříško transit (für hinter Iglau gelegene Stationen der k.k.St.B.)				22·1	17·1	5·0			
				Okříško loco und transit (für Stationen der Oe.N.W.B.)				22·1	20·1	2·0			
				Budischau				16·6	14·6	2·0			
				Střelic				8·9	6·3	2·6			
				Mislitz				20·0	19·0	1·0			
				Bisenz-Stadt				31·8	27·9	3·9			
				Bisenz-Pisek transit				32·7	27·9	4·8			
				Ung.-Hradisch Stadt Ung.-Hradisch transit Ung.-Hradisch (Zuckerfahrik)				37·1	29·6	7·5			
				Wessely a. d. M.				34·0	29·6	4·4			
				Ung.-Ostra				34·8	29·6	5·2			
				Austerlitz				17·3	15·3	2·0			
				Butschowitz				21·1	19·1	2·0			
				Schlappanitz				15·2	13·2	2·0			
				II. Brünn transit, resp. Obergerspitz transit **a)** für Stationen der K.F.N.B. zwischen Brünn und Lundenburg (excl. Brünn und Lundenburg), ferner für die Stationen Chirlitz-Turas und Sokolnic der früheren M.S.N.B.; **b)** für Lundenburg und darüber gelegene Stationen der K.F.N.B. (excl. Wien, Bisenz, Hradisch und Zellerndorf)				a) 12·6 b) 12·6	9·1 7·3	3·5 5·3			
				III. Holubitz transit (für die Stationen Rausnitz, Wischau, Eywanowitz, Nezamislitz und Kojetein, sowie für hinter Kojetein gegen Prerau und hinter Nezamislitz gegen Olmütz gelegene Stationen der früheren M.S.N.B.)				17·3	14·6	2·7			
				IV. Wien (St.E.G.) transit: **a)** für Sendungen, welche via Wr.V.B. auf die Oe.N.W.B. oder via D.U.B. auf fremde Bahnen übergehen (mit Ausnahme von Stationen der E.W.A.); **b)** für Sendungen, welche für Regiezwecke der E.W.A. und der Südbahn bestimmt sind und an die Verwaltungen dieser Bahnen adressirt sind; **c)** nach Wien (St.E.G.) transit für die Stationen von Brunn–M.-Enzersdorf bis Wr.-Neustadt (excl. Vöslau und Wr.-Neustadt), ferner für Truman und Traiskirchen der E.W.A.; **d)** nach Wien (St.E.G.) transit (für Liesing); **e)** nach Fischamend (via Götzendorf); **f)** nach Bruck a. d. L. transit				a) 32·8 b) 32·8 c) 32·8 d) 32·8 e) 43·4 f) 39·0	24·0 20·5 20·5 22·3 35·4 31·0	8·8 12·3 12·3 10·5 8·0 8·0			
			Coaks	**V.** Prag (St.E.G.), Buhna (St.E.G.) und Lieben (St.E.G.)				50·0	41·6	8·4			
				Prag (Hrahovka) transit				Kein directer Satz	39·6				

Fortlaufende Nummer	1	1828	1829	1830	1831
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Mineralkohle	Stück-, Nuss- und Würfelkohle von den Versandtstellen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Mineralische Kohle	Mineralische Kohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	via Grussbach-Schönan: Segen-Gottes	via Wien Nordbahnhof—Wiener Verbindungsbahn: Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. April 1896	Atkladno Kladno Neukladno Buschtěhrad Duby Stěbichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Wenzeslausgrube Rabengrube
nach		Pernhofen-Wnizeshofen	Wien St.E.G.	Bubenč-Bahnhof (via Kraiup)	Wenzeslausgrube Rubengrube
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltuug der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Tarif vom 1. April 1896	Localtarif	Niederschlesischer Kohlentarif vom 1. Juni 1889, Nachtrag VIII
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden	18·1 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze	46·9	48·1	30·8	29·6
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	24 kr.		14·6 kr.	14·6 kr.	42·3	43·5	27·1	25·9
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		3·2 Heller	3·5 kr.		4·6	4·6	3·7	3·7
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und nicht rückgestellt werden: längstens bis Ende März 1898 vorzulegen		Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen u. längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	14	Auf den nebenstehenden Frachtsatz wird keine anderweitige Refactie liquidirt	Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten	Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen an industrielle Etablissements, welche durch ein Zweiggeleise mit der Hauptlinie der priv. öst.-ung. St.E.G. in Bubenč verbunden sind	Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Oesterr. Nordwestbahn, resp. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Schreckenstein, bezw. Josefstadt-Jaroměř adressirt und für Regiezwecke dieser Bahnen bestimmt sein

Fortlaufende Nummer	1832	1833	1834	1835
1				
Die Publication erfolgt — von der	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2				
Die Publication erfolgt — und im der Namen	Buschtěhrader Eisenbahn		Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Mineralische Staubkohle	Dampfkessel der Pos. D—4 / Eisenconstructionstheile der Pos. E—6 / Dampfmaschinen — der Güterclassification im Tarife Theil I	Rübenscbuitte	Papier aller Art der Pos. P—1 der Güterclassification im Tarife „Theil 1“
3				
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Alt-Kladno, Neu-Kladno, Duby, Kladno, Buschtěhrad, Strebichovic-Vinaric (auch Libusiner Schacht)	Prag St.E.G.	Grussbach-Schönan St.E.G.	Rózsahegy
4				
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wien St.E.G.	Braunau / Stefanau	Gröschelmautb	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.
5				
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgahe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestebenden Tarifbestimmnngen	Frachtzahlung mindestens für: a) 5.000 kg, b) 10.000 kg, 10.000 kg pro Frachthrief und Wagen; Anfrecbtbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrecbthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	a) Aufgabe in beliebigen Mengen, b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Fracbtbrief nnd Wagen; Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
6				
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1896
7				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Anbang zum österr. Eisenhabnverband, Tarif, Theil II, vom 1. Jänner 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Tbeil II, Heft 4, vom 1. Fehruar 1892
8				
Fracbtsatz (Gebübr) per 100 kg	65 kr. Besteben keine directen Fracbtsätze	ad a) 78·1, ad b) 71·9 — 121·2 — 69·3	16·1 kr.	a) 177 kr. b) 123 kr. c) 123 kr.
9				
per 100 kg . — Zugestandener Frachtsatz (Gebübr)	48 kr. 48 kr.	ad a) 54·7, ad b) 50·3 — 84·8 — 48·5	14·8 kr.	a) 127·8 kr. b) 115·7 kr. c) 105·6 kr.
10				
per 100 kg . — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebübr)	17 kr.	ad a) 23·4, ad b) 21·6 — 36·4 — 20·8	1·3 kr.	a) 49·2 kr. b) 7·3 kr. c) 17·4 kr.
11				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lantenden und spätestens bis Ende Juni 1897 in Vorlage zu bringenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Brannau tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Baue, bezw. zur ersten Einrichtung der neuen Appreturanstalt des Herrn Ignaz Kohlitz in Braunau bestimmt sind und dem obgenannten Zwecke auch zugeführt wurden		
13				
Besondere Bemerkungen	Für andere Kohlengattungen bat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit	Das Auf- und Abladen der Wagenladnngsgüter baben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
14				

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
		von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1836	Südbahn-Gesellschaft			Mineralkohle	Wien (Matzleinsdorf)	Marburg	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen auf Kosten der Partei. Sendungen müssen aus dem Ostrau-Dombrau-Karwiner oder aus dem oberschlesischen Reviere proveniren, via Wien mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalt in Marburg adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	104 Heller	88 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
1837	Südbahn-Gesellschaft			Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	a) sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres und Dombrau K.O.E.; b) Mähr.-Ostrau: c) Karwin		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien, giltig vom 1. April 1896	ad a) und b) 204 Heller; ad c) 210 Heller	ad a) und b) 161 Heller; ad c) 167 Heller	ad a) und b) 190 Heller; ad c) 196 Heller	ad a) und b) 154 Heller; ad c) 160 Heller	ad a) und b) 14 Heller; ad c) 14 Heller	ad a) und b) 7 Heller; ad c) 7 Heller	Im Kartirungswege		Die Nachlässe werden von den Strecken Wien (Matzleinsdorf) trans.—Graz, bezw. Wien (Matzleinsdorf) trans.—Laibach getragen
1838	Südbahn-Gesellschaft			Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Spittal a. d. Drau	Monfalcone	Bei Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	220 Heller incl. Mgb.	148 Heller incl. Mgb.	72 Heller	Im Kartirungswege		
1839	Südbahn-Gesellschaft			Betheiligten Verwaltungen	Alkohol (Spiritus, Weingeist)	Berlin (Anh., Dresdn., Görl. und Schles. Bhf.) Breslau (B. F. u. O. S. Bhf.) Cosel-Kandrzin Frankfurt a. O. Lissa i. Pr. Münsterberg Posen Stettin Swinemünde Tempelhof (Rangirbhf.)	Triest und Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Gütertarif, Theil II, für den Triest-Fiume-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1896 (Ausnahmetarif Nr. 17)	Pfennige 403 320 292 386 351 302 374 429 460 401	Pfennige 365 277 249 343 308 259 331 386 417 364	Pfennige 38 43 43 43 43 43 43 43 43 37	Im Kartirungswege		
1840	Südbahn-Gesellschaft			Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Fässer, gebrauchte (mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der grössten Fläche)	oder vice versa: Kis-Marton-Szárazvám	oder vice versa: Triest S.B. und Fiume	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	173 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1841	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6a und 6b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892, Theil II, Heft 1 und 2	W o l f r a m s (Station der k.k Oe.St.B.)	Gera (Station der kgl. Preuss. St.B.) Gera Grossenhain Hainsberg Kamenz Lichtenberg b. Freiberg Potschappel (Stationen der kgl. Sächs. St.B.)	Der im Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Eisenbahnverbande, und zwar im Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892, für die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a und 6b bestehenden Bestimmungen	Vom 10. November 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband vom 1. Juni 1892, Theil II, Heft 1 und 2 (Ausnahmetarif 6a und 6b) Directe Frachtsätze bestehen nicht	in Pfennig a | b Ausn.-Tarif 6 122 | 102 122 | 102 99 | 88 87 | 84 102 | 96 102 | 90 86 | 83		Im Kartirungswege		
1842	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holzkohlen-Briquetts der Pos. H - 25 der Güterclassification im Tarif-Theile 1	der Verladestelle Russ-Moldawitza der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza	W a m a	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif Keiner	6 Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
1843	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohzucker als Frachtgut	Gross-Wisternitz	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Der nebenstehende Frachtsatz hat nur für Sendungen Geltung, welche nach einem mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-Etablissement aufgeliefert werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife Besteht kein directer Frachtsatz	33 Kreuzer			Im Kartirungswege		
1844	Oesterr. Nordwestbahn		Glas- und Hohlglaswaaren aller Art, mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster- und Spiegelfenstergscheiben	Poděbrad Polna-Stecken	Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif Verschieden	Pfennig a) | b) 78 | 59 129 | 88			Im Kartirungswege *)		

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Tetschen Oe.N.W.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Tetschen nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1898 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Tetschen in Vorlage gebracht werden. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach Tetschen aufgelieferten Glassendungen theils per Elbe, theils per Bahn nach ausländischen Stationen weiterbefördert werden.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 128. **Wien, 7. November 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Ertheilung neuer Eisenbahn-Concessionen in der Schweiz. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. October 1896, Z. 3887/III, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie an sämmtliche Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Unzulässigkeit der Verwendung von Frachtbriefen, auf deren Rückseite neben dem Aufdrucke der Firma des Ausstellers auch reclamartige oder inseratenmässige Zusätze beigedruckt erscheinen.

Angesichts des Umstandes, dass Seitens einzelner Verfrächter Sendungen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, auf deren Rückseite neben dem Aufdrucke der Firma des Ausstellers auch reclamartige oder inseratenmässige Zusätze beigedruckt erscheinen, wird der . . . . . eröffnet, dass die Abfertigung von Sendungen auf Grund von derartig ausgestatteten Frachtbriefen unzulässig erscheint, da laut § 52, Absatz (5) des Betriebsreglements lediglich gestattet ist, auf die Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes die Firma des Ausstellers, demnach ohne Beifügung von Zusätzen, welche nicht zur Firmabezeichnung gehören, aufzudrucken.

Der Beidruck der Adresse der Firma des Ausstellers unterliegt keinem Anstande.

Unter Bezugnahme hierauf wird die . . . . . eingeladen, an die dortseitigen Stationen entsprechende Weisungen ergehen zu lassen.

Wien, am 26. October 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. November 1896, Z. 13.519/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest hat im Auftrage Sr. Excellenz des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport mit zwei Noten vom 24. October 1896 ersucht,

1. die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn des Weissenburger und Tolnaer Comitates, deren Theilstrecke Székesfehérvár—Adony-Szabolcs am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, und
2. die am 3. October eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichnisse der von der kgl. Ungarischen Staatsbahn-Verwaltung betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

y^2 die Localbahn des Weissenburger und Tolnaer Comitates;
z^2 die Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linien auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 31. October 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 4. November 1896.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den Paragraphen 50, 51 und 52 geänderten und durch Aufnahme eines neuen Paragraphen (52) ergänzten Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft in Salzburg genehmigt.

Wien, am 16. October 1896. — Z. 36.649. E.-M.-Z. 12.636/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

I. Der Prioritätencurator ist in die Kosten eines von ihm gegen die Emissions-Gesellschaft erfolglos geführten Processes nicht ad personam, sondern bei Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Prioritäre zu verurtheilen.

II. Auf Grund eines solchen Erkenntnisses kann eine Execution auf die Entlohnungsansprüche der Vertrauens- und Ersatzmänner, auch wenn diese sich als Prioritäre ausgewiesen haben, nicht geführt werden.

(Entscheidungen vom 11. Februar 1896, Z. 14.580 ex 1895, und vom 24. Juni 1896, Z. 7417.)

Ad I. Dr. H. hat als Curator der Besitzer von Prioritätsobligationen II. Emission der Ungarischen Westbahn wider diese Bahngesellschaft beim k. k. Landesgerichte Wien eine Klage auf Einhaltung des Verlosungsplanes etc. eingebracht. Alle drei Instanzen haben diese Klage abgewiesen und der Ungarischen Westbahn den Kostenersatz zuerkannt, letzteres jedoch mit folgenden Varianten:

Das k. k. Handelsgericht in Wien hat in seinem Urtheile vom 12. März 1895, Z. 21.568, ausgesprochen: „Der Kläger (das ist der Curator) sei schuldig, der Ungarischen Westbahn die mit 1313 fl. 74 kr. bestimmten Gerichtskosten binnen drei Tagen bei Execution zu ersetzen.“ In den Gründen heisst es hiezu: Der Ausspruch bezüglich der Gerichtskosten gründet sich auf § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, Nr. 69 R.-G.-Bl.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht hat mit Erkenntniss vom 24. Mai 1895, Z. 6164, das Urtheil erster Instanz im Kostenpunkte theils bestätigt, theils abgeändert und erkannt, dass Dr. H. als gemeinsamer Curator der Besitzer von Prioritätspartialobligationen der Ungarischen Westbahn vom Jahre 1874 (II. Emission) schuldig sein soll, der geklagten Gesellschaft binnen drei Tagen bei sonstiger Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Besitzer obiger Prioritätspartialobligationen die mit 1313 fl. 74 kr. bestimmen Gerichtskosten erster Instanz, sowie die mit 155 fl. 52 kr. bestimmten Appellationskosten zu bezahlen. In den Gründen heisst es hiezu:

Was die Beschwerde im Kostenpunkte betrifft, welche nicht gegen die Ziffer der Gerichtskosten, sondern dagegen gerichtet ist, dass nicht die Besitzer der Prioritätspartialobligationen zum Kostenersatz verhalten wurden, so sind für die Entscheidung hierüber § 24 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, Nr. 69 R.-G.-Bl., und § 6, Alinea 3, des Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 49 R.-G.-Bl., massgebend. Es musste jedoch in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise zum Ausdrucke gebracht werden, dass nicht der gemeinsame Curator persönlich, sondern die von ihm vertretenen Prioritäre zum Kostenersatze verpflichtet seien. In gleicher Weise ist der Ausspruch in Ansehung der Appellationskosten erfolgt, wobei auf den geringfügigen Erfolg der Beschwerde, welche ja nur eine Ergänzung des erstrichterlichen Urtheils zur Folge hatte, kein Bedacht zu nehmen war.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat in der Entscheidung vom 11. Februar 1896, Z. 14.580 ex 1895, die Revisionsbeschwerde des Curators zurückgewiesen und auszusprechen befunden, dass Dr. H. als gemeinsamer Curator der Besitzer von Prioritätsobligationen der Ungarischen Westbahn vom Jahre 1894 (II. Emission) schuldig sei, der geklagten Gesellschaft binnen drei Tagen bei sonstiger Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Besitzer obiger Prioritätsobligationen die auf 130 fl. bestimmten Revisionskosten zu bezahlen. Die Gründe besagen hiezu Folgendes:

Das Oberlandesgericht hat über Appellation des klagenden Curators das ihn selbst in den Kostenersatz verfällende erstrichterliche Urtheil dahin abgeändert, dass Dr. H. in seiner Eigenschaft als gemeinsamer Curator der Besitzer von Prioritäten II. Emission der Ungarischen Westbahn der Geklagten die Kosten bei Execution des Vermögens der von ihm vertretenen Prioritäre zu bezahlen habe. Wenn er nun in der Revision, sowie schon früher in der Appellation die Abänderung des obergerichtlichen Urtheils dahin anstrebt, dass die geklagte Gesellschaft auch im Falle ihres Obsiegens ihm die Processkosten zu ersetzen habe, und dies durch Hinweisung auf den zweiten Absatz des § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, Nr. 69 R.-G.-Bl., zu rechtfertigen sucht, so muss dagegen auf den dritten Absatz desselben

Paragraphen verwiesen werden, nach welchem bei der Entscheidung der Gerichtskosten im streitigen Verfahren für den Processrichter die allgemeinen processualen Vorschriften, also insbesondere jene des Gesetzes vom 16. Mai 1874, Nr. 69 R.-G.-Bl., als Richtschnur zu dienen haben. Zu der eventuell in der Revisionsbeschwerde erbetenen Ergänzung des obergerichtlichen Urtheils durch Aufnahme einer Bestimmung, welche Prioritätenbesitzer ersatzpflichtig sind, liegt kein Anlass und keine thatsächliche Grundlage vor. Das von der geklagten Gesellschaft in der Revisionseinrede gestellte Begehren um nähere Präcisirung des Kostenausspruches dahin, dass der Kostenersatz der Geklagten insbesondere bei Execution des Vermögens der Vertrauensmänner und deren Ersatzmänner auferlegt werde, erscheint unstatthaft, da ein solches Begehren im Rechtsmittelzuge nur in einer von der Geklagten selbst eingebrachten Beschwerde hätte gestellt werden können. Die Entscheidung in Ansehung der Revisionskosten stützt sich auf die §§ 24 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, Nr. 69 R.-G.-Bl., und schliesst sich der diesfällige Ausspruch jenem des k. k. Oberlandesgerichtes hinsichtlich der Process- und Appellationskosten an.

Ad II. Bei der Wahltagsatzung vom 25. Juli 1892 hatten sich von den als Vertrauens-, bezw. Ersatzmänner gewählten sechs Wiener Advocaten drei, die Doctoren B., D. und P., durch Vorlage von Prioritätsobligationen der Ungarischen Westbahn II. Emission als Prioritäre legitimirt und an der Wahl auch activ betheiligt. Unter Beibringung eines vom k. k. Landesgerichte in Wien als dem Curatelsgerichte ausgefertigten Amtszeugnisses über den eben erwähnten Umstand ist die Ungarische Westbahn beim Handelsgerichte in Wien puncto der ihr durch die ad I citirten Entscheidungen zuerkannten Gerichtskosten um die executive Einantwortung der inzwischen den Vertrauens-, bezw. Ersatzmännern B., D. und P. curatelsbehördlich zuerkannten Entlohnungsbeträge eingeschritten.

Dieses Gesuch wurde in allen drei Instanzen abgewiesen, und zwar vom k. k. Handelsgerichte in Wien mit dem Bescheide vom 30. März 1896, Z. 62.447, mit der Begründung: es sei durch die beigebrachte Amtsbestätigung nur dargethan, dass die Doctoren B., D. und P. im Jahre 1892 sich als Besitzer solcher Obligationen ausgewiesen haben, nicht aber, dass sie auch derzeit im Besitze solcher Stücke seien.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht hat mit Entscheidung vom 28. April 1896, Z. 6293, den Recurs der Ungarischen Westbahn zurückgewiesen und die handelsgerichtliche Erledigung mit dem Beifügen bestätigt, dass die Recurrentin die Kosten ihres erfolglosen Recurses selbst zu tragen habe, in der Erwägung, dass zwar der gebrauchte handelsgerichtliche Abweisungsgrund nicht massgebend entscheine, da die Zeit der Klagseinbringung entscheidend ist, dass aber die derzeitigen Executen deshalb nicht sofort exequirt werden können, weil ein dieselben ad personam zum Gerichtskostenersatze an die Exequentin verhaltender gerichtlicher Ausspruch nicht vorliegt.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit der Entscheidung vom 24. Juni 1896, Z. 7417, die ausserordentliche Revisionsbeschwerde der Ungarischen Westbahn zurückgewiesen mit dem Beifügen, dass die Bahn deren Kosten selber zu tragen habe: „denn wenn auch, wie schon in der oberlandesgerichtlichen Entscheidung richtig bemerkt ist, der Grund, aus welchem das Gericht erster Instanz das eingebrachte Executionsgesuch abgewiesen hat, nicht stichhältig ist, so trifft doch der oberlandesgerichtliche Abweisungsgrund zu, und es kann, nachdem derselbe auch dem von dem k. k. Obersten Gerichtshofe seinerzeit bei der Begründung seines Urtheils vom 11. Februar 1896, Z. 14.580, eingenommenen Standpunkte entspricht, insofern mit derselben ausgesprochen wurde, dass das von der geklagten Gesellschaft in der Revisionseinrede gestellte Begehren um nähere Präcisirung des Kostenausspruches dahin, dass der Kostenersatz der Geklagten insbesondere bei Execution des Vermögens der Vertrauensmänner und deren Ersatzmänner auferlegt werde, sich als unstatthaft herausstelle, in den gleichförmigen untergerichtlichen abweisenden Erledigungen weder eine offenbare Ungerechtigkeit noch auch eine Actenwidrikeit, wie solche behauptet werden will, oder eine begangene Nullität wahrgenommen werden, weshalb es an jenen Voraussetzungen gebricht, unter welchen allein nach dem Hofdecrete vom 15. Februar 1833, Nr. 2593 J.-G.-S., mit deren Aufhebung oder Abänderung vorgegangen werden könnte.

Ertheilung neuer Eisenbahn-Concessionen in der Schweiz.

Die schweizerische Bundesversammlung hat — nach der „Z. d. V. D. E.-V." — in ihrer diesjährigen Sommersession folgenden neuen Eisenbahnprojecten die Concession ertheilt:

1. Hotel Reichenbach-Oberster Reichenbachfall bei Meiringen. Diese Drahtseilbahn soll am Fusse der Reichenbachfälle, 600 m über Meer, ihren Anfang nehmen und zur Endstation Oberster Reichenbachfall, 833 m über Meer, führen. Bei 530 m Länge ist die zu überwindende Höhendifferenz 233 m bei einer Maximalsteigung von 59 pCt. Die Spurweite ist 1 m, und soll die Bahn mittelst Wasserübergewicht oder Elektricität betrieben werden. Die Kosten sind auf 350.000 Frcs., oder 660.380 Frcs. das Kilometer, veranschlagt, und die Rentabilitätsberechnung ergibt eine Verzinsung des Anlagecapitals von 5·5 pCt. Die bewilligten Taxen sind 1 Frc. für die Bergfahrt, 0·75 Frc. für die Thalfahrt und 1·50 Frcs. für die Hin- und Rückfahrt.

2. Kleine Scheidegg-Lauberhorn. Die untere Station Kleine Scheidegg ist in der Nähe derjenigen der Wengernalpbahn, 2066 m ü. M., die obere auf dem Gipfel des Laubernhorns, 2466 m ü. M., vorgesehen. Die Höhendifferenz von 400 m soll mittelst einer Drahtseilbahn von 1300 m Länge und 40 pCt. Maximalsteigung überwunden werden. Die Spurweite ist zu 1 m angenommen und die Kosten sind auf 500.000 Frcs. oder 438.800 Frcs. für das Kilometer veranschlagt, und wird eine Verzinsung des Anlagecapitals von 5 pCt. berechnet. Für den Fall, dass die Beschaffung der elektrischen oder Dampfkraft zum Betriebe einer Drahtseilbahn zu schwierig wäre, ist der Bau einer Zahnradbahn mit Locomotivbetrieb vorbehalten. Diese würde eine Länge von 2350 m bei 20 pCt. Maximalsteigung und 0·80 m Spurweite erhalten. Die bewilligten Taxen betragen für die Bergfahrt 2·40 Frcs., für die Thalfahrt 1·20 Frcs. und für Retourbillete 3 Frcs.

3. Luzern-Dietschenberg. Der Dietschenberg liegt eine halbe Stunde von Luzern entfernt, und die

projectirte Drahtseilbahn soll 1 km vom Centrum der Stadt beim Hotel de l'Europe, 446 m ü. M., beginnen. Die Endstation kommt in die Nähe des Landhauses auf Dietschenberg, 634 m ü. M., zu liegen. Die zu überwindende Höhe beträgt demnach 188 m, die Bahnlänge ist zu 1300 m, die Maximalsteigung zu 16·6 pCt., der Minimalradius zu 150 m, die Spurweite zu 1 m projectirt. Das mässige Gefäll veranlasst die Concessionspetenten, eine eigenartige Bremsvorrichtung, ähnlich derjenigen an der Stanserhornbahn, in Vorschlag zu bringen, wobei eine Zahnschiene entbehrt werden kann. Die zwei Wagen sollen je 50 Personen aufnehmen können und die bewegende Kraft von einem Elektromotor von 40 PS. geliefert werden. Die Fahrgeschwindigkeit ist zu 3 m in der Secunde angenommen. Die Baukosten sind auf 290.000 Frcs. oder das Kilometer zu 220.000 Frcs. veranschlagt. Die bewilligten Taxen betragen für die Bergfahrt I. Classe 1 Frc., II. Classe 70 Rappen, für die Thalfahrt I. Classe 60 Rappen, II. Classe 50 Rappen. Diese Taxen sind für die Hin- und Rückfahrt mindestens 20 pCt. niedriger anzusetzen als für einfache Fahrt. Die aufgestellte Rentabilitätsberechnung ergibt eine Verzinsung des Anlagecapitals von 6·9 pCt.

4. Elektrische Strassenbahn in der Stadt Freiburg. Es sind eine Hauptlinie Bahnhof—Grosse Hängebrücke mit 1460 m Länge und zwei Zweiglinien Bahnhof—Perolles, 1300 m lang, und Bahnhof—Beauregard, 570 m lang, vorgesehen. Die Maximalsteigung beträgt 102 Permille, jedoch nur auf einer Länge von 10 m, die Spurweite 1 m, der Minimalradius 25 m, die Fahrgeschwindigkeit 4 m in der Secunde. Als Betriebskraft ist Elektricität mit oberirdischer Stromzuleitung und Stromrückleitung in Aussicht genommen. Das Rollmaterial besteht aus elektrisch beleuchteten Automobilen zu 30 Sitzplätzen, mit je zwei elektrischen Motoren zu 15 PS. Die benöthigte elektrische Kraft von 60 PS. ist der Gesellschaft von der Verwaltung des Eaux et Forêts in Freiburg während 30 Jahre zu einem Preise von 50.000 Frcs. zugesichert. Die Kosten sind auf 210.868 Francs oder 63.323 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

5. Lausanne-Signal. Diese Drahtseibahn soll beim Punkte „Au Vallon" beginnen und bei einer horizontalen Länge von ungefähr 467 m auf dem freien Platze westlich vom Signal im Gehölze von Sauvabelin enden. Sie ersteigt bei einer mittleren Steigung von 24·5 pCt. und einer Maximalsteigung von 30 pCt. eine Höhe von 113 m. Die Spurweite beträgt 1 m. Die Baukosten sind auf 590.000 Frcs. oder zu 1,236.000 Frcs. das Kilometer veranschlagt. Die bewilligten Taxen betragen 50 Rappen für die einfache Fahrt und 75 Rappen für die Hin- und Rückfahrt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Ober-Grafendorf—Mank. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. October die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Wilhelm Wiletal und Friedrich Anderle in Mank vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Ober-Grafendorf der projectirten Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach nach Mank im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 11.341/I.]

Projectirte Localbahn Mank-St. Leonhard am Forst, bezw. Ruprechtshofen. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. October die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Mank der projectirten schmalspurigen Localbahn Ober-Grafendorf—Mank nach St. Leonhard am Forst im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision im Anschlusse an die angeordnete Trassenrevision bezüglich der projectirten Localbahn von Ober-Grafendorf nach Mank einzuleiten. [E.-M.-Z. 11.342/I.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. Bauconsensertheilung für die Verlängerung des Ladegeleises in Kojetitz-Grossdorf.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Verlängerung des Ladegeleises in der Haltestelle Kojetitz-Grossdorf der Strecke Prag—Turnau der Böhm. Nordbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6983/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Wrutitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Wrutitz der Böhm. Nordbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6981/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Kralup.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Kralup der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4713/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Tieferlegung der Sohle und Reconstruction der Widerlager des Objectes in km 498·1829.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Tieferlegung der Sohle und Reconstruction der Widerlager des Objectes in km 498·1829 der Linie Wien—Bodenbach zwecks Durchführung der von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft projectirten Schleppbahn zum Elbeumschlagsplatze in Lobositz unter diesem Objecte ertheilt. [E.-M.-Z. 5057/IV.]

— (Hebung der Nivellette in den Strecken Stadlau—Gerasdorf, Gerasdorf—Wolkersdorf und Laa—Grussbach: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes, betreffend die Hebung der Nivellette in den Strecken Stadlau—Gerasdorf, Gerasdorf—Wolkersdorf und Laa—Grussbach für den 9. November angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereiconcipist Dr. Richard Borkonzki bestimmt. [E.-M.-Z. 6935/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a. L.: Erweiterung der Warteräume und Herstellung einer Veranda in der Station Lanzendorf-Rannersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Warteräume und die Herstellung einer Veranda in der Station Lanzendorf-Rannersdorf der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6281/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauconsensertheilung für die Verlängerung der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf.) Von der k. k. Statthalterei in Wien wurde der Bauconsens für die Verlängerung der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf der Linie Wien—Tetschen ex commissione ausgesprochen. [E.-M.-Z. 6847/IV.]

— (Linie Mittelwalde—Prag: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Schuppens in der Station Prag.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines hölzernen Schuppens der Firma J. Simon & Comp. in der Station Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6930/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Liebau: Errichtung von definitiven Schneeschutzbauten in km 31·0/3: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen

Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Errichtung von definitiven Schneeschutzbauten in km 31·0/3 der Linie Josefstadt—Liebau der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 5569/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Zuleitung des elektrischen Stromes auf die Wagen-Dynamomaschine bei Strecken mit Hochleitung.) Die Umgestaltungsarbeiten der bisher mit Pferdekraft betriebenen Strecken der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft auf elektrischen Betrieb sind nunmehr auf allen ausserhalb des eigentlichen innerstädtischen Rayons gelegenen Linien durchgeführt, und ist auf diesen der ausschliesslich elektrische Betrieb bereits aufgenommen. Bei sämmtlichen bisher reconstruirten Linien ist die Hochleitung eingeführt, d. h. die Führung der Leitungsdrähte, je nach Bedarf und Beschaffenheit der Strassen, und zwar in den breiteren auf Holzmasten und eisernen Ständern, in den schmäleren durch Vermittlung von an den Fronten der Häuser angebrachten eisernen Trägern, von welchen die je einander paarweise gegenüberstehenden durch starke und stramm gespannte Drähte verbunden sind, auf welchen die in überall gleicher Entfernung vom Strassenkörper und genau über das Geleisemittel gespannten Leitungsdrähte ruhen. Die Uebertragung des Stromes auf die Wagen-Dynamomaschine erfolgt durch Reibungscontact. Zu diesem Behufe ist auf dem das Wagendach seiner ganzen Länge nach überragenden, circa 50 cm hoben Kuppelbaue, dessen verglaste Seiten den Wagen auch mit Oberlicht beleuchten und durch dessen auf- und zuklappbare Fenster gleichzeitig die Ventilation desselben bewirkt wird, ein aus 1 cm starkem Kupferdraht verfertigter trapezförmiger, circa 2 m hoher und circa 60 cm breiter, durch Querverspreizungen verstärkter, in Charnieren nach vor- und rückwärts beweglicher Rahmen angebracht. der. während der Fahrt in constanter Berührung mit dem Leitungsdrahte, die Uebertragung des elektrischen Stromes auf die Wagen-Dynamomaschine vermittelt. Dieser zu beiden Seiten von leicht spielenden Spiralfedern gehaltene Contactor überragt, wenn senkrecht aufgestellt, die Höhe der Entfernung der Leitungsdrähte über dem Geleiseniveau um circa 20 cm, wird aber während des Verkehres des Wagens, jeweilig in der der Fahrt entgegengesetzten Richtung, durch einen mittelst einer Schnur ausgeübten Zug in spitzem Winkel nach rückwärts gestellt und in dieser Stellung von den oben erwähnten Spiralfedern mit mässigem Drucke derart an den Leitungsdraht gepresst, um auch bei Stössen und im Falle wellenförmiger Unebenheit der Bahngeleise stets in gleichförmiger Berührung am Leitungsdrahte zu schleifen, wodurch die constante Uebertragung des Stromes auf den Wagen erfolgt. Dank dieser Vorrichtung gleitet der Contactor nicht nur ungehindert über die Kreuzungspunkte des Leitungsdrahtes mit den Tragdrähten, sondern auch, ohne Umschaltung, über die Weehsel. Am Endpunkte der Fahrt wird durch einen Zug an der Schnur der Contactor neuerdings in die der Direction der Rückfahrt entgegengesetzte Stellnng gebracht. Da der Act der Umstellung durch eine Hanfschnur vermittelt wird, ist jede Gefahr für das Bedienungspersonale ausgeschlossen, weil dieses nicht in die Lage kommt, irgend einen elektrisch durchströmten Metalltheil berühren zu müssen. Die je nach Bedarf innerhalb sehr kurzer Zeiträume verkehrenden Wagen (sogenanntes Dresdner System), deren beide Enden mit gedeckten und mit Glaswänden umgebenen Perrons versehen sind, enthalten in ihrem Innern 28 Sitzplätze und im Gange zwischen den beiden Sitzreihen 8 Stehplätze, ferner, ausser dem Maschinisten und dem Conducteur, auf jedem der Perrons je 5 Stehplätze, somit im Ganzen einen übrigens sehr bequem bemessenen Fassungsraum für 46 Fahrgäste, deren Zahl nicht überschritten werden darf. Die Perronthüren sind während der Fahrt geschlossen, so dass während dieser Niemand auf- und abspringen kann. Auf freier Strecke verkehrt der Wagen mit circa 30 km Fahrgeschwindigkeit; das Anhalten kann im Falle der Gefahr mit einem Rucke erfolgen. Bei diesem Anlasse sei erwähnt, dass die von der Firma Rössemann & Kühlemann erbaute schmalspurige (60 cm) Bahn mit elektrischem Betriebe, welche den Millenniums-Ausstellungsplatz innerhalb der Einfriedung bogenförmig umspannt, das System der Stromleitung betreffend, nach ähnlichen Principien construirt ist wie die voran beschriebene, mit dem Unterschiede, dass der gleichfalls auf Hochleitung zugeführte Strom nicht auf die einzelnen Wagen, sondern auf eine elektrische Locomotive übertragen wird, welche einer beliebigen Anzahl von stromfrei verbleibenden Wagen durch Kuppelung vorgespannt ist. Der Contactor dieser Locomotive ist nicht trapezförmig hergestellt, sondern ein an seinem oberen Ende mit einem Gleiträdchen versehener und mit Kautschuk verhüllter, leicht gekrümmter, auf einer Platte drehbarer und elastisch biegsamer Metallstab, der, sowie bei voran beschriebenem System, durch Zug an einer Hanfschnur auf die der Richtung der Fahrt entgegengesetzte Seite gewendet und im Winkel aufgestellt wird, wodurch das Rädchen gleichfalls, ohne eine Uebersetzungsvorrichtung bei Wechseln zu bedingen, an dem Leitungsdrahte fortgleitet, allerdings auf die Gefahr hin, bei irgend einem Hindernisse eventuell den Contact zu verlieren, ein Fall, der bei Anwendung der von der Strasseneisenbahn-Gesellschaft eingeführten trapezförmigen Contactoren wohl als ausgeschlossen zu betrachten ist.

— (Umbau der innerstädtischen Betriebslinien für elektrischen Betrieb mit Untergrundleitung.) Die massgebenden Staats- und Communalbehörden haben a priori nicht gestattet, dass für den Betrieb der im Bereiche der innerstädtischen Bezirke gelegenen Linien des in Umwandlung auf elektrischen Betrieb begriffenen Betriebsnetzes der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft, sowie dies auf den Linien der äusseren Bezirke der Fall ist, auch dort die Hochleitung des Stromes eingeführt werde, da man einerseits die Verunzierung der Stadt durch ein von zahllosen Masten getragenes Drahtnetz, andererseits aber, und zwar insbesondere vermeiden will, dass, ungeachtet der Breite der meisten Strassen, Telegraphen- und Telephonverkehr durch die starken Inductionsströme der Bahnbetriebs-Stromleitungen voraussichtlich constanten Störungen ausgesetzt werden. Aus diesem Anlasse ist nun die Gesellschaft genöthigt, die Stromleitung der im Bereiche der innerstädtischen Bezirke liegenden Linien durch die bei weitem kostspieligere unterirdische Leitung herzustellen. Da jedoch dieser Umbau während der Dauer der Millenniums-Ausstellung in dem Falle bedeutende Verkehrsstörungen verursacht hätte, wenn man dessen Ausführung durch allgemeine Inangriffnahme der Arbeiten hätte forciren wollen, musste der Zeitpunkt der Einführung ausschliesslich elektrischen Betriebes hinausgeschoben werden. Einen weiteren Grund der Verzögerung bilden ferner unerwartete Schwierigkeiten bei dem Versuche, die „Umschaltung“ automatisch zu bewerkstelligen. (Unter Umschaltung ist der Uebergang von der unterirdischen zur oberirdischen Stromleitung zu verstehen.) Auf den Linien der elektrischen Stadtbahn, und zwar zwischen den innerstädtischen Linien und jenen der Friedhofbahn, erfolgt diese Umschaltung mechanisch in der Weise, dass durch einen Handgriff die Verbindung mit der unterirdischen Leitung gelöst und durch einen zweiten Handgriff die Verbindung mit der oberirdischen Leitung hergestellt wird. Diese an sich durchaus nicht schwerfällige oder zeitraubende Procedur ist es nun, welche die Strassenbahn-Gesellschaft auf ihren Linien vereinfachen will: zur Umschaltung soll es keiner Handgriffe mehr bedürfen, sondern es hätte dieselbe selbstthätig in dem Momente einzutreten, da der Wagen die Stelle, wo Ober- und Unterleitung wechseln, passirt. Die diesbezüglich neuester Zeit angestellten Versuche haben nun, wie aus Budapest berichtet wird, bereits günstige Resultate ergeben, und wird demnach gehofft, dass die Lösung eben dieser Frage keine Veranlassung zu weiterer Verzögerung bieten wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der bisherigen Haltestelle Berczel-Cserö für den beschränkten Gesammtverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die zwischen den Stationen Czegléd und Alberti-Irsa gelegene Haltestelle Berczel-Cserö der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova für den Gesammt-Güter- und -Eilgutverkehr, doch vorläufig noch mit Ausschluss der Ver- und Entladung von lebendem Vieh, eröffnet wurde.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 20. September mit 43 Passagieren und 1415 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 8893 Stück Hölzer von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 12 Colli Wein, 196 Colli Zucker, 4 Colli Chemikalien, 40 Colli Spiritus, 6 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Mineralwasser, 52 Colli Esswaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 133 Stück

Bretter, 2 Stück Raaen; nach Samarang 1 Collo Glaswaaren, 24 Colli Seife; nach Padang 3 Colli Kurzwaaren, 50 Colli Mehl; nach Soerabaya 3 Colli Glaswaaren; nach Batavia 1 Collo Glaswaaren, 5 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Knöpfe; nach Suez 2 Colli Manufacturwaaren, 36 Colli Zucker, 27 Colli Esswaaren, 4 Colli Alkohol; nach Gedda 6 Colli Esswaaren, 5 Colli Wein, 10 Colli Erdäpfel, 40 Colli Obst; nach Aden 1 Collo Möbel, 25 Colli Erdäpfel, 39 Colli Glasperlen, 8 Colli Papier, 60 Colli Obst, 379 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 5 Colli Tabak, 43 Colli Zucker, 8 Colli Alkohol, 200 Stück Staffeln; nach Massaua 175 Colli Bier, 240 Colli Zucker, 188 Colli Alkohol, 1 Collo Baumwollwaaren, 4 Colli Glasperlen, 6 Colli Esswaaren, 6 Colli Oel, 2 Colli Metallwaaren, 696 Stück Tannen, 30 Stück Staffeln, 110 Stück Bretter; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach nach Gedda 2 Colli Alkohol, 4 Colli Wein, 3 Colli Esswaaren; nach Hodeidah 99 Colli Papier, 50 Colli Zucker; nach Tanga 2 Colli Glaswaaren, 15 Colli Mehl; nach Zanzibar 5 Colli Papier, 250 Colli Baumwollwaaren, 90 Colli Mehl; nach Delagoa-Bai 4 Colli Stahl, 9 Colli Glasperlen; nach Dar-es-Salam 16 Colli Zucker; nach Chinde 20 Colli Glasperlen; nach Karachi 7 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Metallwaaren, 13 Colli Knöpfe, 39 Colli Papier, 3 Colli Baumwollwaaren, 27 Colli Glasperlen, 11 Colli Möbel, 1 Collo Wein, 36 Colli Garne, 4 Colli Musikinstrumente, 2 Colli Lampen; nach Bombay 311 Colli Manufacturwaaren, 108 Colli Farben, 18 Colli Mützen, 5 Colli Musikinstrumente, 66 Colli Holzwaaren, 423 Colli Metallwaaren, 150 Colli Garne, 110 Colli Lampen, 5 Colli Parfumerien, 626 Colli Papier, 95 Colli Kurzwaaren, 36 Colli Glasperlen, 6 Colli Möbel, 457 Colli Glaswaaren, 112 Colli Obst, 10 Colli Erdwachs, 37 Colli Knöpfe, 100 Colli Schwefel, 1439 Colli Maschinenöl; nach Bagdad 18 Colli Manufacturwaaren, 77 Colli Papier, 115 Colli Farben, 100 Colli Zucker, 3 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Metallwaaren; nach Bushire 45 Colli Zündhölzchen; nach Bassorah 50 Colli Papier, 120 Colli Zucker, 8 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Farben, 3 Colli Mützen; nach Bunder-Abbas 4 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 31 Colli Garn, 32 Colli Glaswaaren, 138 Stück Dauben, 7574 Stück Bretter, 12 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Kurzwaaren, 16 Colli Mehl, 33 Colli Zucker; nach Rangoon 111 Colli Metallwaaren, 25 Colli Medicinalien, 39 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Knöpfe, 10 Colli Papier, 13 Colli Garn; nach Sidney 2 Colli Medicinalien; nach Hobsonsbay 25 Colli Quecksilber, 61 Colli Esswaaren; nach Madras 14 Colli Glasperlen, 18 Colli Garne, 118 Colli Papier, 6 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 59 Colli Glasperlen, 22 Colli Alkohol, 25 Colli Esswaaren, 12 Colli Knöpfe, 67 Colli Garn, 25 Colli Obst, 1 Collo Musikinstrumente, 75 Colli Quecksilber, 301 Colli Maschinenöl, 55 Colli Glaswaaren, 190 Colli Baumwollwaaren, 142 Colli Papier, 18 Colli Mehl, 6 Colli Uhren, 65 Colli Kurzwaaren, 90 Colli Metallwaaren, 170 Colli Manufacturwaaren, 180 Colli Holzwaaren; nach Penang 16 Colli Seife, 2 Colli Perlen, 24 Colli Möbel, 130 Colli Papier, 6 Colli Kurzwaaren, 44 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 226 Colli Papier. 2 Colli Mützen, 12 Colli Kurzwaaren, 90 Colli Bier, 2 Colli Manufacturwaaren, 33 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garne, 53 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 49 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Baumwollwaaren, 205 Colli Mehl, 37 Colli Garn, 315 Colli Erdwachs, 27 Colli Metallwaaren, 50 Colli Wein, 20 Colli Glasperlen; nach Bangkok 6 Colli Garn; nach Samarang 125 Colli Erdwachs, 55 Colli Mehl, 1 Collo Mützen, 28 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 25 Colli Papier, 37 Colli Garn, 40 Colli Mehl, 11 Colli Metallwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Möbel; nach Macassar 40 Colli Mehl, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Palembang 8 Colli Mützen; nach Padang 6 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Musikinstrumente; nach Amboina 60 Colli Mehl, 8 Colli Metallwaaren; nach Cheribon 10 Colli Garn, 15 Colli Erdwachs; nach Hongkong 3 Colli Manufacturwaaren, 45 Colli Seife, 4 Colli Spielwaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 500 Colli Quecksilber. 20 Coll Papier, 2 Colli Liqueure, 6 Colli Metallwaaren; nach Manila 100 Colli Bier; nach Shanghai 20 Colli Bier, 5 Colli Glasperlen, 7 Colli Glaswaaren, 1 Collo Baumwollwaaren; nach Tient-sin 1 Collo Glaswaaren; nach Kobe 45 Colli Metallwaaren, nach Yokohama 6 Colli Farben und 5 Colli Storax. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 1,039.348 fl. ö. W.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Personenverkehr auf der österreichischen Elbestrecke 1895.) Der Verkehr der Schiffe der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche den Personen-Schiffsdienst auf der österreichischen Elbestrecke zwischen Leitmeritz und Herrnskretschen besorgt, hat für das Jahr 1895 für die einzelnen Stationen dieser Strecke folgende Zahlen ergeben: Herrnskretschen abgefahren 22.535 Personen, angekommen 27.341 Personen; Niedergrund abgefahren 9429 Personen, angekommen 10.760 Personen; Mittelgrund abgefahren 3905 Personen, angekommen 5173 Personen; Tetschen abgefahren 63.412 Personen, angekommen 67.306 Personen; Rosawitz abgefahren 15.128 Personen, angekommen 17.694 Personen; Malschwitz abgefahren 8371 Personen, angekommen 8295 Personen; Topkowitz abgefahren 13.679 Personen, angekommen 15.276 Personen; Tichlowitz abgefahren 13.679 Personen, angekommen 15.277 Personen; Rongstock abgefahren 4762 Personen, angekommen 4969 Personen; Pömmerle abgefahren 19.475 Personen, angekommen 19.542 Personen; Grosspriesen abgefahren 38.582 Personen, angekommen 49.087 Personen; Nestomitz abgefahren 13.984 Personen, angekommen 23.268 Personen; Schönpriesen abgefahren 27.751 Personen, angekommen 23.269 Personen; Aussig abgefahren 182.417 Personen, angekommen 164.791 Personen; Wannow abgefahren 11.339 Personen, angekommen 9171 Personen; Birnai abgefahren 8712 Personen, angekommen 9600 Personen; Sebusein abgefahren 12.599 Personen, angekommen 12.820 Personen; Salesel abgefahren 25.201 Personen, angekommen 25.641 Personen; Traskowitz abgefahren 18.881 Personen, angekommen 15.002 Personen; Lichtowitz abgefahren 9440 Personen, angekommen 15.000 Personen; Czernosek abgefahren 17.182 Personen, angekommen 17.379 Personen; Lobositz abgefahren 34.367 Personen, angekommen 34.761 Personen; Prosmik abgefahren 5365 Personen, angekommen 6489 Personen; Leitmeritz abgefahren 50.243 Personen, angekommen 54.377 Personen.

Verschiedene Mittheilungen.

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Beibehaltung der Bezeichnung der Haltestelle Braunschweiggasse.) Durch den Beschluss des Wiener Stadtrathes vom 20. August, die Aenderung der Benennung der Hügelgasse im XIII. Gemeindebezirke in Braunschweiggasse nicht vorzunehmen, wird die Bezeichnung für die fragliche Haltestelle der Wiener Stadtbahn nicht beeinflusst. [25. September, Z. 10.591/I.]

Localbahn Radkersburg - Luttenberg. (Ersatzansprüche für Hochwasserschäden.) Den Recursen der Interessenten gegen den abweislichen Bescheid der k. k. Statthalterei in Graz, betreffend den Ersatz von am 5. und 7. October 1894 eingetretenen Hochwasserschäden im Zuge der Localbahn Radkersburg-Luttenberg, wurde keine Folge gegeben, nachdem einerseits die Betheiligten bei der mit dem Erlasse der Bezirkshanptmannschaft in Radkersburg, Z. 121, im Amtsblatte Nr. 44 ex 1894 ausgeschriebenen commissionellen Erhebung an Ort und Stelle nicht erschienen waren und keinen Nachweis für den angeblicben Schaden erbracht haben, andererseits aber amtlich ein Schaden nicht constatirt werden konnte.
[Z. 8815/II.].

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXVI. Stückes.) Das am 4. November herausgegebene CCXXVI. Stück enthält unter

Nr. 2660: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. October 1896, Z. 19.119, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus den rumänischen Bezirken Argesiu und Buzeu.

— (Inhalt des CCXXVII. Stückes.) Das am 5. November herausgegebene CCXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2661: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. November 1896, Z. 175.286, betreffend die Bestimmung der Garnisonsstadt Josefstadt als Consumort für Schlachtrinder aus Galizien, sowie von dem Central-Schlachtviehmarkte in Wien St. Marx.

Nr. 2662: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. November 1896, Z. 16.712, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren politischen Bezirken Steiermarks.

Nr. 2663: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 4. November 1896, Z. 97.820, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien und der Bukowina nach Niederösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen auf sechs Tagesstunden.

Wegen gesteigerten Güterandranges werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums auf sämmtlichen Linien der k. k. Staatsbahn-Directionen Prag und Pilsen die tarifmässigen Fristen für die Beladung und Entladung der Güterwagen mit Wirksamkeit vom 6. November 1896 bis auf Widerruf auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Prag, am 4. November 1896. [794]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft I.

Druckfehler-Berichtigung.

Mit sofortiger Giltigkeit wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Obst, frisches, in loser Schüttung) in der Relation Ruttka transit—Posen Centralbahnhof von 230 auf **290** Markpfennige für 100 kg richtiggestellt.

Budapest, am 3. November 1896. [795]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Reexpedition von Holztransporten in Laibach S. B.

Für in Stationen der Unterkrainer Bahnen behufs Einlagerung und Sortirung nach Laibach S. B. zur Aufgabe kommende und ab Laibach S. B. nach Triest S. B., Triest S. Andrea, Triest-Freihafen oder Fiume zur Weiterbeförderung gelangende Holztransporte finden unter gewissen Bedingungen ab 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 die jeweils bestehenden directen Frachtsätze ab Stationen der Unterkrainer Bahnen nach den oben genannten Triester Bahnhöfen, bezw. nach Fiume im Rückvergütungswege Anwendung.

Die Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der commerciellen Direction der Südbahn in Wien und beim Verkehrs-Inspectorate in Triest zur Einsicht auf.

Wien, am 4. November 1896. [796]

Steyrthalbahn.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt ein neuer Tarif-Theil II zur Einführung, enthaltend Aenderungen der Fahrpreise und Frachtsätze.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird der bisherige Tarif-Theil II vom 1. April 1893 sammt dem hiezu erschienenen Nachtrag I aufgehoben.

Der neue Tarif kann bei der Direction und bei den Stationen der Steyrthalbahn zum Preise von 30 kr. österr. Währung bezogen werden.

Steyr, am 5. November 1896. [797]

Sonstige Nachrichten.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. December treten der Nachtrag IV zum Theil I, Abtheilung A, vom 1. Februar 1893, der Nachtrag I zum Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1895, die Nachträge II zu den Heften 1 a und 1 b vom 1. Jänner 1895 und die neuen Tarifhefte 1 c, 1 d und 1 e vom Theil II des Französisch-Deutschen Gütertarifes (über Belgien) in Kraft.

Es sind enthalten im Nachtrage IV zum Theil I, Abtheilung A: Aenderungen der Zusatzbestimmungen zu Artikel 3 des Reglements, sowie die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, Russlands und der Schweiz rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände; im Nachtrage I zum Theil I, Abtheilung B: Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und Güterclassification, Berichtigungen von Druckfehlern und Aenderungen des Nebengebührentarifes der Französischen Nordbahn; im Nachtrage II zum Hefte I a: verschiedene Aenderungen und Ergänzungen; im Nachtrage II zum Hefte 1 b: Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt am Main und Münster, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Heftes 1 b und des Nachtrages I zu demselben; im Hefte 1 c: Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Halle a. d. Saale, Hannover, Kattowitz, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen und Stettin, sowie für die Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn; im Hefte I d: Frachtsätze für Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen; im Hefte 1 e: Frachtsätze für Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Main-Neckar-Bahn, der Badischen Staatseisenbahnen und der Pfälzischen Eisenbahnen.

Die neuen Tarifhefte enthalten ausser Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen.

Für eine Anzahl der in den alten Tarifen enthaltenen Stationen sind directe Frachtsätze in den neuen Tarifheften nicht mehr vorgesehen. Sendungen von und nach diesen Stationen werden hinfort mittelst Umkartirung an der belgisch-französischen Grenze abgefertigt, womit zum Theil Frachterhöhungen verbunden sind.

Die Frachtsätze für die im Hefte 1 c enthaltene Station Lichtenfels der Preussischen Staatsbahn und die im Hefte 1 d enthaltene Station Eger der Sächsischen Staatsbahn sind gleichzeitig für die gleichnamigen Wettbewerbsstationen der Bayerischen Staatsbahn giltig.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Altschienen-Verkauf.

Die unterzeichnete Direction beabsichtigt, den Verkauf der im Jahre 1897 zu gewinnenden Altschienen im Wege allgemeiner Offertverhandlung abzuschliessen.

Die voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mengen betragen:

a) **Altschienen (Pausch) aus Eisen, 1200 t**
b) „ „ „ **Flussstahl, 300 t**
c) „ „ „ **Puddelstahl, 60 t.**

Die vorschriftsmässig verfassten, mit der Aufschrift „Offert auf Altschienen" versehenen, gesiegelten Offerte werden bis spätestens **20. November 1896, 12 Uhr Mittags,** von der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung, II. Nordwestbahnhof, angenommen.

Die näheren Bedingnisse sind gegen Einsendung von 10 Kreuzern in Briefmarken bei der obgenannten Direction erhältlich.

Wien, am 31. October 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
und
k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1845	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	In den in nmstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den umstehend bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Siehe umstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma**) als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

*) In dieses Quantum werden auch jene Getreidesendungen einbezogen, welche von ungarischen Südbahnstationen zu sonst noch bestehenden Tarifen abgefertigt werden.

**) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den Mitgliedern des Tiroler Landes-Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch den gedachten Verband zu erfolgen hat

Von	Frachtsatz per 100 kg — Heller incl. ungar. Steuer — Nach: Kufstein	Kundl und Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen-Gries	Trient	Roveredo	Lienz	Zugestandener Frachtsatz per 100 Kilogramm — Heller — Nach: Kufstein	Kundl und Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen-Gries	Trient	Roveredo	Lienz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz per 100 Kilogramm — Heller — Nach: Kufstein	Kundl und Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen-Gries	Trient	Roveredo	Lienz
Budapest S.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	354	356	362	374	380	321	—	—	—	—	—	—	—	—	342	338	344	356	362	302	—	—	—	—	—	—	—	—	12	18	18	18	18	19
Promontor	—	—	—	—	—	—	—	—	354	356	362	374	380	317	—	—	—	—	—	—	—	—	342	338	344	356	362	298	—	—	—	—	—	—	—	—	12	18	18	18	18	19
Tétény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	336	348	354	312	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	334	346	352	294	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	18
Tárnok	—	—	—	—	—	—	—	336	336	338	344	356	362	312	—	—	—	—	—	—	—	332	328	324	330	342	348	290	—	—	—	—	—	—	4	8	14	14	14	14	22
Martonvásár	350	346	346	346	346	346	344	344	344	346	352	364	370	306	348	344	342	340	338	334	332	328	324	320	326	338	344	286	2	2	4	6	8	12	12	16	20	26	26	26	26	20
Nyék	358	352	352	352	352	352	342	342	342	344	350	362	368	301	344	340	338	336	334	330	328	324	320	316	322	334	340	280	14	12	14	16	18	22	14	18	22	28	28	28	28	21
Velencze	364	358	358	358	358	354	340	340	340	342	348	360	366	296	342	338	336	334	332	328	326	322	318	314	320	332	338	278	22	20	22	24	26	26	14	18	22	28	28	28	28	18
Dinyés	364	358	358	358	358	352	338	338	338	340	346	358	364	292	336	332	330	328	326	322	320	316	312	308	314	326	332	274	28	26	28	30	32	30	18	22	26	32	32	32	32	18
Székesfehérvár	—	—	—	—	—	—	—	—	334	336	342	354	360	287	—	—	—	—	—	—	—	—	308	304	310	322	328	269	—	—	—	—	—	—	—	—	26	32	32	32	32	18
Moha	366	356	356	356	356	350	336	336	336	338	344	356	362	292	336	332	330	328	326	322	320	316	312	308	314	326	332	274	30	24	26	28	30	28	16	20	24	30	30	30	30	18
Bodajk	368	354	354	354	354	350	336	336	336	338	344	356	362	296	344	340	338	336	334	330	328	324	320	316	322	334	340	279	24	14	16	18	20	20	8	12	16	22	22	22	22	17
Moór	364	358	358	358	358	350	336	336	336	338	344	356	362	302	346	342	340	338	336	332	330	326	322	318	324	336	342	283	18	16	18	20	22	18	6	10	14	20	20	20	20	19
Új-Szőny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	352	364	370	327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	338	350	356	310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14	14	17
Szabad-Battyán	358	352	352	352	352	344	330	330	330	332	338	350	356	282	326	322	320	318	316	312	310	306	306	298	304	316	322	264	32	30	32	34	36	32	20	24	24	34	34	34	34	18
Polgárdi	358	354	354	354	354	344	330	330	330	330	336	348	354	276	326	322	320	318	316	312	310	306	302	298	304	316	322	260	32	32	34	36	38	32	20	24	28	32	32	32	32	16
Lepsény	352	346	346	346	346	338	324	324	324	326	332	344	350	271	318	314	312	310	308	304	302	298	294	290	296	308	314	255	34	32	34	36	38	34	22	26	30	36	36	36	36	16
Siófok	348	342	342	342	342	332	318	318	318	316	322	334	340	261	310	306	304	302	300	296	294	290	286	282	288	300	306	245	38	36	38	40	42	36	24	28	32	34	34	34	34	16
Szántod	344	336	336	336	336	332	318	318	318	310	316	328	334	256	302	298	296	294	292	288	286	282	278	274	280	292	298	238	42	38	40	42	44	44	32	36	40	36	36	36	36	18
Boglár	332	322	322	322	322	322	318	318	308	300	306	318	324	246	294	290	288	286	284	280	278	274	270	266	272	284	290	228	38	32	34	36	38	42	40	44	38	34	34	34	34	18
Fonyód-Fürdötelep	345	335	335	335	335	334	332	322	303	298	314	333	339	241	291	290	285	283	280	278	275	271	265	261	267	284	287	222	54	45	50	52	55	56	57	51	38	37	47	49	52	19
Balaton-Szt. György	316	306	306	306	306	306	306	306	292	286	292	304	310	231	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	212	30	24	26	28	30	34	36	40	30	28	28	28	28	19
Komarváros	304	294	294	294	294	294	294	294	282	274	280	292	298	220	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	202	18	12	14	16	18	22	24	28	20	16	16	16	16	18
Kanizsa	294	286	286	286	286	286	286	286	268	266	272	284	290	211	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	192	8	4	6	8	10	14	16	20	6	8	8	8	8	19
Mura-Keresztúr	286	—	—	276	276	276	276	276	264	256	262	274	280	205	282	—	—	274	272	268	266	262	258	254	260	272	278	185	4	—	—	2	4	8	10	14	6	2	2	2	2	20
Zákány *)	294	284	284	284	284	284	284	284	272	266	272	284	290	211	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	192	8	2	4	6	8	12	14	18	10	8	8	8	8	19
Gola	298	290	290	290	290	290	290	290	278	270	276	288	294	216	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	197	12	8	10	12	14	18	20	24	16	12	12	12	12	19
Berzencze	302	294	294	294	294	294	294	294	278	270	276	288	294	220	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	201	16	12	14	16	18	22	24	28	16	12	12	12	12	19
Vizvár	312	302	302	302	302	302	302	302	288	280	286	298	304	226	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	208	26	20	22	24	26	30	32	36	26	22	22	22	22	18
Babócsa	316	306	306	306	306	306	302	302	292	286	292	304	310	231	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	214	30	24	26	28	30	34	32	36	30	28	28	28	28	17
Bares loco	324	314	314	314	314	314	302	302	296	290	296	308	314	241	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	220	38	32	34	36	38	42	32	36	34	32	32	32	32	21
Gelse	302	294	294	294	294	294	294	294	278	270	276	288	294	220	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	201	16	12	14	16	18	22	24	28	16	12	12	12	12	19
Szt. Mihály-Pacsa	312	302	302	302	302	302	302	302	288	280	286	298	304	226	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	208	26	20	22	24	26	30	32	36	26	22	22	22	22	18
Györvár	—	—	—	292	292	292	292	292	292	294	300	312	318	245	—	—	—	290	288	284	282	278	274	270	276	288	294	226	—	—	—	2	4	8	10	14	18	24	24	24	24	19
Molnári	—	—	—	—	290	290	290	290	292	298	310	316	251	—	—	—	—	288	284	282	278	274	270	276	288	294	233	—	—	—	—	2	6	8	12	16	22	22	22	22	18
Csáktornya	270	264	264	264	264	264	264	264	264	266	272	284	290	184	262	258	256	254	252	248	246	242	238	234	240	252	258	167	8	6	8	10	12	16	18	22	26	32	32	32	32	17
Sziszek	354	342	340	332	328	310	—	—	—	298	304	316	322	259	320	316	314	312	310	306	—	—	—	292	298	310	316	244	34	26	26	20	18	4	—	—	—	6	6	6	6	15

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahndurchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif Theil II, Heft 3 des Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen nach Bozen-Gries, Hall, Innsbruck, Jenbach, Roveredo, Schwaz und Trient (Trento) zur Abfertigung gelangen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
				von	nach									
1846	S ü d b a h n - G e s e l l s c h a f t		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	I n d e n i n n a c h s t e h e n d e r T a b e l l e a n g e f ü h r t e n R e l a t i o n e n		**Auflieferung von mindestens 200 Tonnen nach den neben bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	S i e h e n a c h s t e h e n d e T a b e l l e		I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn **von den Mitgliedern des Kärntner Mühlenverbandes** zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch den gedachten Verband zu erfolgen hat

Von	Frachtsatz per 100 kg											Zugestandener Frachtsatz per 100 kg											Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg										
	Heller, inclusive ungarischer Steuer																						Heller										
	Nach																																
	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Draubnrg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Draubnrg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Draubnrg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	197	217	222	235	241	254	264	269	278	288	293	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276	21	19	18	17	17	22	20	19	8	18	17
Promontor	197	217	222	230	235	249	259	269	278	283	288	174	196	202	216	222	228	240	246	264	264	270	23	21	20	14	13	21	19	23	14	19	18
Téteny	191	211	216	225	230	245	254	264	273	278	288	168	190	196	206	212	222	234	240	258	258	264	23	21	20	19	18	23	20	24	15	20	24
Tarnok	186	206	211	221	230	240	249	259	269	278	283	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260	24	22	21	19	22	22	19	23	15	24	23
Martonvásár	181	201	206	216	225	235	249	253	263	272	277	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256	25	23	22	20	23	21	23	21	13	22	21
Nyek	175	195	200	210	220	229	244	248	258	268	272	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250	27	25	24	22	26	21	24	22	14	24	22
Velencze	175	190	200	210	216	229	239	248	258	263	268	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248	29	22	26	24	24	27	25	22	16	21	20
Dinyés	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	263	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	21
Székesfehérvár	164	185	190	200	205	220	229	239	248	253	258	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240	28	27	26	18	17	22	19	23	14	19	18
Moha	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	268	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	26
Bodaik	175	195	200	210	216	229	239	248	258	263	272	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247	32	30	29	22	22	24	22	25	17	22	25
Moór	175	196	206	216	221	235	245	253	263	269	272	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	32	31	35	27	26	30	28	30	22	28	25
Kis-Bér	186	206	211	225	230	245	254	264	269	278	283	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	43	41	40	36	35	40	37	41	28	37	36
Nagy-Igmánd	197	217	221	230	241	249	264	269	278	288	293	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	54	52	50	41	46	44	47	46	37	47	46
Új-Szőny	207	226	231	241	250	260	270	279	289	298	303	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	64	61	60	52	55	55	53	56	48	57	56
Szabad-Batthyán	159	180	185	195	200	215	223	233	244	248	252	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234	27	26	25	23	22	23	19	23	16	20	18
Polgárdi	152	173	179	189	199	209	219	228	238	247	252	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230	24	23	23	21	25	21	19	22	14	23	22
Lepseny	147	168	173	184	194	204	214	223	233	243	247	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224	21	20	19	18	22	22	20	23	15	25	23
Sió-Fok	137	158	163	173	184	194	204	213	222	232	237	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216	21	20	19	15	20	20	18	21	12	22	21
Szántod	130	146	157	167	172	188	198	208	218	222	227	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208	14	8	13	9	8	22	20	24	16	20	19
Boglár	—	136	141	157	162	178	188	198	208	213	218	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196	—	5	10	9	8	24	22	26	13	23	22
Fonyód Fürdötelep	—	136	141	151	157	171	182	192	202	208	214	—	124	128	145	152	152	161	168	184	185	190	—	12	13	6	5	19	21	24	18	23	24
Balaton-Szt. György	—	119	124	140	145	161	171	177	187	197	202	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182	—	4	9	10	9	21	19	19	11	21	20
Komárváros	—	—	—	128	134	149	160	165	176	186	191	—	—	—	126	132	128	140	146	166	166	172	—	—	—	2	2	21	20	19	10	20	19
Kanizsa	—	97	102	118	123	139	149	155	165	176	180	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166	—	3	2	4	3	17	15	13	5	16	14
Mura-Keresztur	—	—	—	—	—	127	138	148	—	169	175	—	—	—	—	—	122	134	140	—	160	166	—	—	—	—	—	5	4	8	—	9	9
Kotor-Also-Domboru	—	91	—	—	—	127	138	148	—	164	169	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166	—	5	—	—	—	5	4	8	—	4	3
Csáktornya	—	79	84	90	95	111	121	132	137	147	153	—	77	582	88	93	109	119	130	135	145	151	—	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Legrad	86	97	102	—	—	134	144	155	165	170	180	82	94	100	—	—	122	134	140	160	160	166	4	3	2	—	—	12	10	15	5	10	14
Zákány *)	—	97	102	118	123	139	149	160	165	176	180	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166	—	3	2	4	3	17	15	18	5	16	14
Góla	91	—	—	—	—	144	155	165	170	181	186	86	—	—	—	—	128	140	148	166	166	172	5	—	—	—	—	16	15	17	4	15	14
Berzencze	92	—	—	128	134	144	160	165	176	186	191	88	—	—	126	132	132	144	152	170	170	176	4	—	—	2	2	12	16	13	6	16	15
Vizvár	93	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180	5	4	8	5	4	16	14	21	15	18	17
Babócsa	103	124	129	140	145	161	171	182	192	197	202	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180	15	14	13	10	9	21	19	26	18	23	22
Barcs	108	129	135	145	156	166	177	187	197	207	212	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180	20	19	19	17	22	26	25	29	23	33	32
Gelse	—	—	—	—	—	144	160	165	176	186	191	—	—	—	—	—	128	140	146	166	166	172	—	—	—	—	—	16	20	19	10	20	19
Szt. Michaly-Pacsa	—	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178	—	4	12	11	10	20	18	21	15	20	19
Zala-Szt. Ivan	108	124	135	145	150	166	177	187	197	202	207	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188	11	10	17	21	20	20	22	23	15	20	19
Molnari	—	141	151	162	167	183	193	203	213	218	222	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204	—	13	17	22	21	21	22	23	15	20	18
Sziszek	134	155	160	170	176	191	201	211	220	225	235	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204	22	21	20	18	18	27	25	29	22	27	31

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahndurchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Nachtrage II zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3 des Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. December 1895, sub Pos. 16 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen nach Klagenfurt, Paternion-Feistritz, Spittal a. D. und Villach zur Abfertigung gelangen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1847	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den nachstehend bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von jenen **Mitgliedern der Grazer Frucht- und Mehlbörse,** welche in den betreffenden Bezugsstationen industrielle Etablissements besitzen und das bezogene Getreide der Vermahlung, bezw. Verarbeitung zuführen, zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch die gedachte Frucht- und Mehlbörse zu erfolgen hat

Von	Frachtsatz per 100 kg						Zugestandener Frachtsatz per 100 kg						Nachlass vom bestehenden Frachtsatze Heller					
	Heller inclusive ungarischer Steuer nach						nach											
	Wildon	Lebring	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf	Wildon	Lebring	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf	Wildon	Lebring	Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf
Budapest S.B.	212	212	—	—	—	—	184	184	—	—	—	—	28	28	—	—	—	—
Promontor	207	207	—	—	—	—	180	180	—	—	—	—	27	27	—	—	—	—
Tétény	206	201	216	211	211	206	174	174	174	174	174	174	32	27	42	37	37	32
Tárnok	201	196	211	211	206	201	169	169	169	169	169	169	32	27	42	42	37	32
Martonvásár	196	196	206	206	201	196	163	163	163	163	163	163	33	33	43	43	38	33
Nyék	190	185	200	200	195	190	156	156	156	156	156	156	34	29	44	44	39	34
Velencze	185	185	200	195	190	190	154	154	154	154	154	154	31	31	46	41	36	36
Dinyés	180	180	195	190	190	185	147	147	147	147	147	147	33	33	48	43	43	38
Székesfehérvár	174	174	—	172	185	180	140	140	—	140	140	140	34	34	—	32	45	40
Moha	185	180	195	190	190	185	147	147	147	147	147	147	38	33	48	43	43	38
Bodajk	190	185	200	195	195	190	147	147	147	147	147	147	43	38	53	48	48	43
Moór	191	191	206	201	196	196	147	147	147	147	147	147	44	44	59	54	49	49
Kis-Bér	201	201	216	211	206	206	147	147	147	147	147	147	54	54	69	64	59	59
Nagy-Igmánd	212	207	222	222	217	212	147	147	147	147	147	147	65	60	75	74	70	65
Uj-Szöny	222	217	—	226	226	222	147	147	—	147	147	147	75	70	—	79	79	75
Szabad-Batthyan	169	169	185	180	180	174	140	140	140	140	140	140	29	29	45	40	40	34
Polgárdi	168	163	179	179	173	168	140	140	140	140	140	140	28	23	39	39	33	28
Lepsény	163	158	173	168	168	163	140	140	140	140	140	140	23	18	33	28	28	23
Sió-Fok	152	147	163	163	158	152	130	130	138	138	138	138	22	17	25	25	20	14
Szántód	141	141	157	151	146	146	130	130	134	134	134	134	11	11	23	17	12	12
Boglár	130	130	146	141	136	136	122	122	124	124	124	124	8	8	22	17	12	12
Fonyód-Fürtötelep	125	125	141	136	136	130	117	117	119	119	119	119	8	8	22	17	17	11
Balaton-Szt. György	114	114	124	124	119	119	110	110	112	112	112	112	4	4	12	12	7	7
Komárváros	102	102	113	113	107	107	94	94	99	99	99	99	8	8	14	14	8	8
Kanizsa	92	92	102	102	97	97	88	88	90	90	90	90	4	4	12	12	7	7
Mura-Keresztur	91	91	96	96	91	91	88	88	90	90	90	90	3	3	6	6	1	1
Csaktornya	74	74	89	84	79	79	72	72	87	82	77	77	2	2	2	2	2	2
Legrád	92	92	102	97	97	92	88	88	90	90	90	90	4	4	12	7	7	2
Zákány *)	92	92	107	102	97	97	88	88	90	90	90	90	4	4	17	12	7	7
Góla	97	97	113	107	—	—	88	88	106	106	—	—	9	9	7	1	—	—
Berencze	102	102	113	113	—	—	92	92	110	110	—	—	10	10	3	3	—	—
Vizvár	108	108	124	119	114	114	100	100	112	112	112	112	8	8	12	7	2	2
Babócsa	119	114	129	124	124	119	100	100	112	112	112	112	19	14	17	12	12	7
Barcs	124	119	135	135	129	124	100	100	112	112	112	112	24	19	23	23	17	12
Gelse	102	97	113	113	—	—	94	94	110	110	—	—	8	3	3	3	—	—
Szt. Mihály-Pacsa	108	108	124	119	114	114	94	94	112	112	112	112	14	14	12	7	2	2
Zala-Szt. Iván	119	119	—	129	124	124	94	94	116**)	116	116	116	25	25	—	13	8	8
Györvár	130	130	—	—	—	—	114	114	—	—	—	—	16	16	—	—	—	—
Molnári	136	136	—	146	141	141	114	114	—	114	114	114	22	22	—	32	27	27
Szombathely	147	147	—	98	110	110	88	88	—	88	88	88	59	59	—	10	22	22
Acsád	139	139	117	149	155	155	109	109	109	109	109	109	30	30	8	40	46	46
Bükk	147	147	125	144	149	149	117	117	117	117	117	117	30	30	8	27	32	32
Lövö	142	149	—	139	139	144	117	117	117**)	117	117	117	25	32	—	22	22	27
Nagy-Czenk	138	138	—	127	133	138	116	116	116**)	116	116	116	22	22	—	11	17	22
Sopron	133	133	117	122	127	127	123	123	109	109	109	109	10	10	8	13	18	18
Agfalva	127	133	117	122	122	127	121	121	107	107	107	107	6	12	10	15	15	20
Lepesfalva-Somfalva	127	127	117	117	122	127	120	120	106	106	106	106	7	7	11	11	16	21
Marcs-Nadasd	126	126	111	117	117	121	117	117	103	103	103	103	9	9	8	14	14	18
Nagy-Marton	121	126	111	111	117	121	116	116	102	102	102	102	5	10	9	9	15	19
Retfalu-Siklos	121	121	111	111	116	116	114	114	100	100	100	100	7	7	11	11	16	16
Savanyukut	116	121	105	111	111	116	112	112	98	98	98	98	4	9	7	13	13	18
Lajta-Szt. Miklós	116	121	105	105	111	116	110	110	96	96	96	96	6	11	9	9	15	20
Sziszek	149	144	—	155	155	149	132	132	—	134	134	134	17	12	—	21	21	15

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahndurchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Nachtrage II zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 3 des Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. December 1895, sub Pos. 16 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Wildon, Graz S.B., Puntigam und Kalsdorf zur Abfertigung gelangen.

**) Auch für Graz k.k.St.B. giltig.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1848	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den unten bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bew. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma, als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch die während der Begünstigungsdauer ab Sziszek nach Cilli zum normalen Tarife expedirten Sendungen einbezogen

Von	Frachtsatz pro 100 kg				Zugestandener Frachtsatz per 100 kg				Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			
	Heller inclusive ungarischer Steuer				Heller				Heller			
	nach											
	Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli	Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli	Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli
Budapest S.B.	264	254	249	212	246	234	234	192	18	20	15	20
Promontor	264	254	249	212	242	230	230	188	22	24	19	24
Tétény	259	249	245	206	236	224	224	182	23	25	21	24
Tárnok	254	245	240	201	230	218	218	180	24	27	22	21
Martonvásár	249	240	234	196	224	212	212	174	25	28	22	22
Nyék	244	234	229	190	214	202	202	168	30	32	27	22
Velencze	244	234	229	190	214	202	202	168	30	32	27	22
Dinyés	239	229	224	185	202	190	190	162	37	39	34	23
Székesfehérvár	234	224	220	180	202	190	190	158	32	34	30	22
Moha	239	229	224	185	202	190	190	162	37	39	34	23
Bodajk	244	234	229	190	209	197	197	165	35	37	32	25
Moór	249	235	235	196	209	197	197	165	40	38	38	31
Kis-Bér	259	245	245	201	209	197	197	165	50	48	48	36
Nagy-Igmánd	264	254	249	212	209	197	197	165	55	57	52	47
Uj-Szöny	274	265	260	222	209	197	197	165	65	68	63	57
Szabad-Batthyan	229	220	215	174	200	188	188	152	29	32	27	22
Polgárdi	223	214	209	168	200	188	188	148	23	26	21	20
Lepsény	219	209	204	163	198	186	186	142	21	23	18	21
Sió-Fok	209	199	194	152	188	176	176	134	21	25	18	18
Szántód	203	193	188	146	178	166	166	128	25	27	22	18
Boglar	193	178	178	136	170	158	158	116	23	20	20	20
Fonyód-Fürdötelep	188	178	171	130	164	153	152	114	24	25	19	16
Balaton-Szt. György	171	161	155	—	150	138	138	—	21	23	17	—
Komárváros	160	149	144	—	142	130	130	—	18	19	14	—
Kanizsa	149	139	134	—	134	122	122	—	15	17	12	—
Mura-Keresztúr	143	133	127	—	134	122	122	—	9	11	5	—
Kotor-Alsó-Domború	143	127	127	—	134	122	122	—	9	5	5	—
Csáktornya	126	111	111	—	124	109	109	—	2	2	2	—
Legrad	149	139	134	—	134	122	122	—	15	17	12	—
Zákány**)	149	139	139	—	134	122	122	—	15	17	17	—
Góla	155	144	144	—	142	130	130	—	13	14	14	—
Berzencze	160	149	144	—	146	134	134	—	14	15	10	—
Vizvár	171	161	156	114	154	142	142	110	17	19	14	4
Bahócsa	177	166	161	119	154	142	142	110	23	24	19	9
Barcs	182	171	166	124	154	142	142	110	28	29	24	14
Gelse	160	149	144	—	142	130	130	—	18	19	14	—
Szt. Mihály-Pacsa	171	156	156	—	146	134	134	—	25	22	22	
Zala-Szt. Iván	182	171	166	124	152	140	140	122	30	31	26	2
Molnári	198	183	183	141	170	158	158	122	28	25	25	19
Szombathely	209	194	194	152	188	176	176	134	21	18	18	18
Acsád	214	204	199	158	192	180	180	138	22	24	19	20
Sziszek	123	131	107	—	118	106	106	—	5	7	1	—

**) Auch giltig rücksichtlich des Durchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Nachtrage II zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif-Theil II, Heft 3 des Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. December 1895, snb Pos. 16 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der königl. ungar. Staatsbahnen nach Laibach S.B. zur Abfertigung gelangen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1849	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den unten bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz per 100 kg			Zugestandener Frachtsatz per 100 kg			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		
	Heller inclusive ungarischer Steuer						Heller		
	n a c h								
	Leoben	Bruck a. M.	Pernegg	Leoben loco und transit**)	Bruck a. M.	Pernegg	Leoben	Bruck a. M.	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	245	—	—	190	—	—	55
Promontor	—	—	238	—	—	190	—	—	48
Tétény	249	240	235	198	190	190	51	50	45
Tárnok	245	235	230	198	190	190	47	45	40
Martonvásár	240	235	230	197	190	190	43	45	40
Nyék	234	229	224	190	190	190	44	39	34
Velencze	234	224	220	188	188	188	46	36	32
Dinyés	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Székesfehérvár	224	215	210	174	174	174	50	41	36
Moha	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Bodalk	234	224	220	181	181	181	53	43	39
Moór	240	230	225	181	181	181	59	49	44
Kis-Bér	249	240	235	181	181	181	68	59	54
Nagy-Igmánd	254	249	245	181	181	181	73	68	64
Uj-Szöny	265	255	250	181	181	181	84	74	69
Szab.-Batthyán	220	210	205	194	186	186	26	24	19
Polgárdi	214	204	199	190	182	182	24	22	17
Lepsény	209	199	194	184	178	178	25	21	16
Siófok	199	189	184	174	168	168	25	21	16
Szántod	193	183	178	168	160	160	25	23	18
Boglár	183	172	167	156	148	148	27	24	19
Fonyód-Fürdötelep	178	166	162	151	143	142	27	23	20
Bal.-Szt.-György	161	156	150	140	134	134	21	22	16
Komárváros	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Kanizsa	139	134	128	122	114	114	17	20	14
Mura-Keresztúr	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Mura-Király	—	117	—	—	114	—	—	3	—
Kotor-Alsó-Domboru	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Csáktornya	116	105	100	114	103	98	2	2	2
Legrád	139	128	123	122	114	114	17	14	9
Zákány*)	114	134	128	124	116	116	20	18	12
Góla	149	139	134	126	118	118	23	21	16
Berzencze	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Vizvár	161	150	145	136	130	130	25	20	15
Babócsa	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Barcs	171	166	161	144	138	138	27	28	23
Gelse	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Szt. Mihaly-Pacsa	161	150	145	138	132	132	23	18	13
Zala-Szt. Iván	162	151	156	142	134	134	20	17	22
Molnári	145	135	140	128	120	120	17	15	20
Szlszek	196	186	181	172	164	164	24	22	17

*) Auch giltig rücksichtlich des Südbahn-Durchlaufes ab Zákány für solche Sendungen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Nachtrage II zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, des Südwestösterreichisch-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. December 1895 sub Pos. 16 enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen nach Leoben, Bruck a. M. und Pernegg zur Abfertigung gelangen.

**) Nur giltig für solche Sendungen, welche nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco mit directen Frachtbriefen expedirt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1850	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach den unten bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz pro 100 kg				Zugestandener Frachtsatz per 100 kg				Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			
	Heller inclusive ungarischer Steuer								Heller			
	nach											
	Spielfeld	Marburg	Feistritz	Kranichsfeld	Spielfeld	Marburg	Feistritz	Kranichsfeld	Spielfeld	Marburg	Feistritz	Kranichsfeld
Budapest S.B.	202	192	197	192	184	170	174	170	18	22	23	22
Promontor	197	187	192	192	180	168	172	168	17	19	20	24
Tétény	191	181	187	186	174	162	166	162	17	19	21	24
Tárnok	186	181	181	181	169	156	160	156	17	25	19	25
Martonvásár	186	175	181	175	163	150	154	150	23	25	27	25
Nyék	180	170	175	170	156	142	146	142	24	28	29	28
Velencze	175	165	170	165	154	140	144	140	21	25	26	25
Dinyés	169	159	164	164	147	130	134	130	22	29	30	34
Székesfehérvár	164	153	159	159	140	130	134	130	24	23	25	29
Moha	169	159	164	164	147	130	134	130	22	29	30	34
Bodajk	175	165	170	170	147	137	141	137	28	28	29	33
Moór	181	170	175	170	147	137	141	137	34	33	34	33
Kis-Bér	191	181	185	181	147	137	141	137	44	44	44	44
Nagy-Igmánd	202	192	197	192	147	137	141	137	55	55	56	55
Uj-Szöny	207	197	202	202	147	137	141	137	60	60	61	65
Szab-Batthyán	159	148	153	153	140	126	130	126	19	22	23	27
Polgárdi	152	147	148	147	140	122	126	122	12	25	22	25
Lepsény	147	142	142	142	140	120	124	120	7	22	18	22
Siofók	137	131	131	131	130	110	114	110	7	21	17	21
Szantód	—	120	124	125	—	110	114	110	—	10	10	15
Boglar	120	—	—	—	114	—	—	—	6	—	—	—
Fonyód-Fürdötelep	115	—	—	—	109	—	—	—	6	—	—	—
Kanizsa	91	—	—	—	88	—	—	—	3	—	—	—
Zákány	91	—	—	—	88	—	—	—	3	—	—	—
Göla	93	86	91	86	88	80	84	80	5	6	7	6
Berzencze	—	92	92	92	—	82	86	82	—	10	6	10
Vizvár	—	93	93	93	—	82	86	82	—	11	7	11
Babócsa	103	93	98	98	100	82	86	82	3	11	12	16
Barcs	114	103	108	103	100	82	86	82	14	21	22	21
Szt. Mihaly-Pacsa	98	93	—	93	94	91	—	91	4	2	—	2
Zala Szt. Iván	108	98	103	98	94	91	95	91	14	7	8	7
Györvár	120	—	—	—	114	—	—	—	6	—	—	—
Molnári	125	—	—	—	114	—	—	—	11	—	—	—
Szombathely	—	126	131	126	—	88	92	88	—	38	39	38
Sziszek	—	123	128	118	—	106	110	106	—	17	18	12

Fortlaufende Nummer	1851	1852	1853
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	Betheiligten Bahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Gusseiserne Wasserleitungsröhren	Mineralische Staubkohle	Kohle und Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Kladno, Duby, Alt-Kladno, Neu-Kladno, Buschtěhrad / Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres, M.-Ostrau, Hruschau, Sczakowa und Trzebinia
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Pola	Schwechat-Kledering / Wien St.E.G.	Wien St.E.G. via Wien Nordbahnhof—Wiener Verbindungsbahn
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Süd-Nordwest-österr.-Ungar. Verkehr	Localtarife, resp. Kartirungssatz	Tarif vom 1. April 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	66·0 kr. / Bestehen keine directen Frachtsätze / 48 kr. / Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	146 kr.	47·5 kr. / 47·5 kr. / 47 kr. / 47 kr.	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	18·5 kr. / 1 kr.	3·6 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Anf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Auf Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen
Besondere Bemerkungen		Für andere Kohlengattungen als Staubkohle hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit	Für Kohle und Coaks von Dombrau und Karwin hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit. Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten

Fortlaufende Nummer	1	1857	1856	1855	1854
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Niederschlesische Kohle und Coaks	Coaks	a) Thon. unverpackt und in offenen Wagen verladen. b) Thon. in Säcken verpackt	Niederschlesische Kohle und Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. Jäuner 1889 und von Mittelsteine St.E.G.	via Stadlau: Segen-Gottes	oder umgekehrt: Gr.-Almerode	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889
nach		Zwittau	Arnoldstein	Bleistadt	Olmütz St.E.G. transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahme-Tarifes 15 a) und b) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Oesterreich, Theil II, Heft 2	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jäuner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 20. November 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Theil II, Heft 3 des Localtarifes der Oest.-ung. St.E.G.	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	Westdeutsch-Oesterr.-Ung. Eisenbahn-Verbandstarif, Verkehr mit Oesterreich, Theil II, Heft 2	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	83·0 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10		79·5 kr.	a) 95 Pfennige b) 95 Pfennige	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	5·6 kr.	3·5 kr.		8·1 kr.
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, habnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind			Vorlage der auf den Namen des Reclamanten lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 einzusenden sind, da sonst jeder Refactieanspruch erlischt
Besondere Bemerkungen	14				Diese Sendungen müssen mit direct nach hinter Olmütz gelegenen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, und hat dieser Frachtnachlass für Sendungen nach Olmütz loco keine Giltigkeit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1858	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes via B.-Brod—Prag	Radotin	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	58·0 kr.	46·6 kr.	11·4 kr.	Im Kartirungswege		
1859	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes, und Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Dervent Doboj Gračanica Dolnja Tuzla Sarajevo Zenica	Bregenz transit Buchs transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen obliegt den Versendern. Einhaltung der sonstigen im Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, getrocknetem etc., des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1896, enthaltenen Bestimmungen	Vom 15. November 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst etc. des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Centim. 501 561 561 561 757 674		Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze verstehen sich inclusive der Umladegebühr in Bosna-Brod von 2 Centimes pro 100 kg
				Dervent Doboj Gračanica Dolnja Tuzla Sarajevo Zenica	St. Margrethen transit					506 566 566 566 762 679				
1860	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Schleifholz der Pos. H—20/8 der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Aussee Kainisch Mitterndorf-Zauchen Klachau Steinach-Irdning Wörschach Liezen Selztbal Admont Gstatterboden Hieflau Landl Gross-Reifling Weissenbach-St. Gallen Rottenmann	Gratwein	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Heller 84 64 20 84 60 22 78 58 20 78 58 20 76 56 20 72 54 18 72 54 18 70 50 20 72 54 18 78 58 20 82 60 22 82 60 22 84 64 20 88 66 22 66 54 12		Im Kartirungswege		
1861	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Steine der Pos. 8—57 und 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Dignano Pola	Divača	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse des Hofbau-Comité in Wien und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Classe C A.-T. I Classe B Kreuzer Kreuzer Kreuzer 24 22 32 27 25 38	15 17	bei Classe C bei A.-T. I bei Classe B 9 7 17 10 8 21	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1862	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen		Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Juli 1896 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr	Vom 10. November 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Ausnahmetarif vom 1. Juli 1896 für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 10.000 kg in Mark		Im Kartirungswege		
										ad a)	ad b)			
				Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn:										
				Aussig						94·7	95·7			
				Brüx						89·2	84·0			
				Dux						92·7	86·0			
				Franz Josef-Stollen						94·7	89·0			
				Holtschitz-Seestadtl						87·2	84·0			
				Karbitz						94·7	95·7			
				Mariaschein						94·2	95·2			
				Schönfeld						94·7	95·7			
				Schwaz-Kuttowitz						94·2	87·0			
				Teplitz						94·2	93·5			
				Triebschitz						88·2	84·0			
				Türmitz						94·7	95·7			
				Ullersdorf						93·7	91·5			
				Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:										
				Alt-Kladno Buschtěhrad Duby Kladno Neu-Kladno						102·6	102·6			
				Chodau						66·1	66·5			
				Dassnitz						58·1	58·4			
				Davidsthal						62·1	62·4			
				Falkenau a. E.						61·7	62·1			
				Kaaden-Brunnersdorf						77·4	77·4			
				Komotau						80·0	80·0			
				Königsberg-Maria Kulm						56·2	56·5			
				Neusattl						64·3	65·1			
				Tuschmitz						78·6	78·6			
				Zieditz						60·3	60·6			
				Station der Localbahn Swolenowes-Smečna:										
				Strebichowitz-Vinařitz (Libuschiner Schacht)	a) Buttenheim, b) Perkam					106·2	106·2			
				Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:										
				Bilin						94·2	84·0			
				Bruch						91·2	86·0			
				Brüx						89·2	84·0			
				Dux-Ladowitz						92·7	86·0			
				Dux-Liptitz						91·2	86·0			
				Eisenberg						86·2	86·2			
				Kosten						93·7	88·0			
				Littitz						—	64·0			
				Nürschan						78·0	64·0			
				Oberleuteusdorf						89·2	86·0			
				Ossegg u. Ossegg II						91·2	86·0			
				Ossegg-Riesenberg						91·2	86·0			
				Radnitz						86·0	71·0			
				Rokitzan						86·0	71·0			
				Staab						76·0	62·0			
				Stankau						72·0	58·0			
				Stupno-Braš						86·0	71·0			
				Teplitz-Waldthor						94·2	88·0			
				Tremoschna						83·0	69·0			
				Trupschitz						92·2	88·0			
				Wiesa-Oberleutensdorf						89·2	86·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1863	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Kohle, mineralische, als Frachtgut	Stöchau	Burgau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 10. November bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 7·7	6·5	1·2	Im Kartirungswege		
					Neudau				8·5	7·3	1·2			
1864	**Böhmischen Nordbahn**		Strassenkehricht	Prag B.N.B.	Neratovic	Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 17 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarif	7·50 fl. pro Wagen	9·— fl. pro Wagen	1·50 fl. pro Wagen	Im Kartirungswege		
1865	**Böhmischen Commercialbahnen**		Niederschlesische Kohle und Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Juni 1889 via Tyništ — Königgrätz	Horic	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. Juni 1889	Verschieden					
			Oberschlesische Kohle und Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1892 via Mittelwalde—Königgrätz—Sadowa				Tarif vom 1. Jänner 1892						
1866	**Südbahn-Gesellschaft**		Roh-Marmor	Peri transit	Kufstein transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen von Carrara proveniren und mit directen nach Kiefersfelden (Bayern) lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. Angust 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr	Verschieden	100 Heller	Verschieden	Rückvergütung	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
1867	**Südbahn-Gesellschaft**													

Die Ueberstellung von Frachtgütern von der Station Franzensfeste nach der Station Franzensfeste-Militärhaltestelle für die dortige Cantine wird ab 15. November 1896 mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, gegen Entrichtung einer Zuschlagsgebühr von 4 Kronen pro verwendeten Eisenbahnwagen gestattet.

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a. M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG. Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft. Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte. Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft. Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen. Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein. Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.

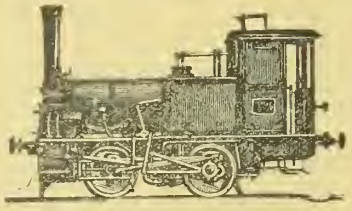
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(515)

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

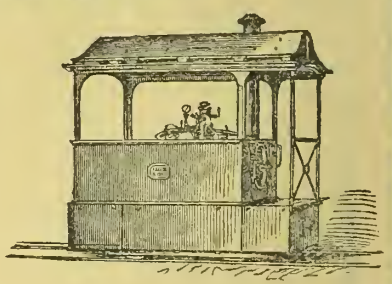
LOCOMOBILEN

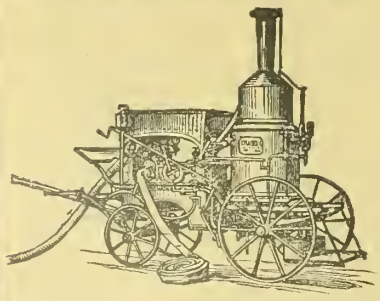
von 2—12 Pferdekraft.

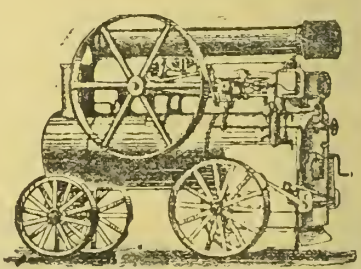
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Tran, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geld-sendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Inieboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft

Königshof a. d. Böhm. Westbahn

Centralbureau: **Prag, Mariengasse 11**

offerirt (526)

CEMENT

in einer, die Qualitätsbestimmungen der Normen für **Portland-Cement** weit übertreffenden, stets gleichmässigen Qualität von feiner Mahlung und geringem Litergewicht, **daher ausserordentlicher Ausglebigkeit.**

Amtliche Atteste, sowie solche von anerkannten Fachleuten stehen zur Verfügung.

General-Vertretung für Wien und Niederösterreich:

Carl Freytag, Wien, III., Marokkanergasse 1.

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

Wien-Simmering und Offenbach a/Main

Errichtet 1837

Filiale in BERLIN S.W., Alexandrinenstrasse Nr. 23.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITÄT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (516)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Giessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

(524)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 129. **Wien, 10. November 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Das finanzielle Ergebniss des Eisenbahnverkehres in England im Jahre 1895. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. September 1896, Z. 7005/I, an alle Bahnverwaltungen, betreffend die Stempelpflicht der Cessionsurkunden, mit welchen aus dem Frachtvertrage gegen die Bahn sich ergebende Ersatzansprüche wegen Verlust, Minderung und Beschädigung der Güter, sowie wegen Versäumung der Lieferfrist vom Reclamationsberechtigten an eine dritte Person entgeltlich abgetreten werden.

Das k. k. Finanzministerium hat anlässlich der Seitens einer Bahnverwaltung in Absicht auf die Gebührenpflicht erfolgten Beanständung mehrerer Cessionsurkunden, mit welchen aus dem Frachtvertrage gegen die Bahn sich ergebende Ersatzansprüche vom Reclamationsberechtigten an eine dritte Person entgeltlich abgetreten wurden, laut Note vom 16. Juli 1896, Z. 44.389 ex 1895, sich dahin ausgesprochen, dass zwischen den Cessionsurkunden über Ersatzansprüche wegen Verlust, Minderung und Beschädigung der Güter, sowie wegen Versäumung der Lieferfrist und jenen, mit welchen Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüche an andere Personen als die Bezugsberechtigten entgeltlich abgetreten werden, vom Standpunkte des Gebührengesetzes ein Unterschied nicht gemacht werden kann. Beide Arten von Cessionsurkunden sind vielmehr gebührenrechtlich gleich zu behandeln und unterliegen, da es sich hiebei um die Cession von anderen als den in der T. P. 32, 2 a bis e, G. G. angeführten Schuldforderungen handelt, der in der T. P. 32, 2 f, G. G. begründeten, nach Scala II und dem Werthe des Entgeltes zu berechnenden Stempelgebühr.

Unter Bezugnahme hierauf wird die . . . . . eingeladen, rücksichtlich der Stempelpflicht der Cessionsurkunden bei Reclamationen im Sinne dieser Entscheidung des k. k. Finanzministeriums vorzugehen.

Wien, am 17. September 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von der Station Villach der k. k. Staatsbahnen auf den Dobratsch.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Bauunternehmung Ritschl & Co. in Wien im Vereine mit dem Bürgermeister Friedrich Scholz in Villach und der Frau Olsa Freiin von Lang in Klagenfurt die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von der Station Villach der k. k. Staatsbahnen über Mittewald auf den Dobratsch (Villacher Alpe) im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. October 1896. Z. 11.212/I.

Das finanzielle Ergebniss des Eisenbahnverkehres in England im Jahre 1895.

Das englische Board of Trade hat jüngst, wie alljährlich, seinen Bericht über das finanzielle Ergebniss des Eisenbahnverkehres im vereinigten Königreiche erstattet, und erscheint es bei dem Aufschwunge, welchen das Eisenbahnwesen in diesem Lande nimmt, nicht ohne Interesse und sehr lehrreich, auf diesen Bericht des Näheren einzugehen.

Gleich zu Anfang des Berichtes fällt die enorme Ziffer des von den Eisenbahn-Unternehmungen emittirten Actiencapitals auf, welches im Jahre 1895 auf 12.000 Millionen Gulden österr. Währung gestiegen ist und seit dem Jahre 1894 um 188, in den letzten zehn Jahren aber um 2050 Millionen Gulden österr. Währung, resp. um 20 pCt. zunahm.

Freilich ist diese Steigerung nur theilweise eine thatsächliche, indem die vorstehenden Summen nur das nominale Actiencapital der englischen Eisenbahnen repräsentiren. Trotzdem muss man zwei Drittheile der gedachten Summe als wirklich eingezahltes Capital betrachten.

Im Vergleiche zum Jahre 1894 ergibt sich immer noch die ganz ansehnliche Summe von rund 100 Millionen Gulden österr. Währung als Zunahme des thatsächlich eingezahlten Capitals, während der Rest von 88 Millionen Gulden österr. Währung auf das Nominalcapital entfällt.

Selbstverständlich stellte sich die für Dividenden auf das gesammte Actiencapital ausgezahlte Summe höher als bisher und ist seit 1894 um 10·8 Millionen Gulden österr. Währung gestiegen; sie betrug im Jahre 1895 468 Millionen Gulden österr. Währung, gegen 457·2 Millionen Gulden österr. Währung im Jahre 1894.

Der Dividenden-Percentsatz war 3·95, gegen 3·80 im Jahre 1894, hat aber in den letzten Jahren gegen früher bedeutend abgenommen, wo durchschnittlich 4 pCt., ja selbst 4·32 pCt. Dividenden bewilligt wurden.

Was nun vor Allem die Betriebseinnahmen der Gesellschaften insgesammt anbelangt, so ergibt sich in denselben die ansehnliche Zunahme von 19·2 Millionen Gulden österr. Währung, resp. 1·9 pCt. gegen das Jahr 1894. Die Gesammt-Betriebseinnahmen der englischen Eisenbahn-Gesellschaften beliefen sich im Jahre 1895 auf 1030 Millionen Gulden österr. Währung, wovon auf den Passagierverkehr 448·8 Millionen Gulden österr. Währung, auf den Güterverkehr 528 Millionen Gulden österr. Währung und auf Einnahmen aus verschiedenen anderen Titeln 53·2 Millionen Gulden österr. Währung entfallen.

Die Einnahmen aus dem Passagierverkehre, welcher von 911·4 Millionen Personen im Jahre 1894 auf 929·7 im Jahre 1895 gestiegen ist, haben gegen das Vorjahr ein Plus von 10·32 Millionen Gulden österr. Währung ausgewiesen, während die Einnahmen im Güterverkehre um 7·8 Millionen Gulden österr. Währung gegen 1894 stiegen. Trotz der relativ geringen Vermehrung des Eisenbahnnetzes von 20.908 englischen Meilen im Jahre 1894 auf 21.174 englische Meilen im Jahre 1895 haben die Gesammteinnahmen des Jahres 1895 die Zunahme in früheren Jahren bedeutend überflügelt, und da in dieser Zunahme der Passagierverkehr eine ansehnliche Rolle spielt, lässt sich auf die Zunahme desselben sowohl als auch der Bevölkerung ein entsprechender Schluss ziehen.

Bemerkenswerth ist, dass in der Zunahme der Einnahmen aus dem Passagierverkehre die III. Classe mit 6·24 Millionen Gulden österr. Währung oder drei Fünftel der Gesammtzunahme figurirt, während in der II. Classe sich ein Ausfall von 0·444 Millionen Gulden österr. Währung ergab.

Es wurden im Jahre 1895 19·783 Millionen Passagiere III. Classe mehr und 1·594 Millionen Passagiere II. Classe weniger befördert als im Jahre 1894. Thatsächlich wird die II. Wagenclasse in England immer seltener benützt, und während einige Eisenbahn-Gesellschaften dieselbe ganz abgeschafft haben, tragen sich schon mehrere andere Gesellschaften mit der Absicht, dieselbe aufzulassen.

In den letzten zehn Jahren hat sich der Passagierverkehr in den einzelnen Wagenclassen stark verschoben, und zwar sank er in der I. und II. Classe von 32·3, resp. 60·6 Millionen auf 29·9, resp. 58·5 Millionen Personen, während er in der III. Classe von 725·5 auf 929·7 Millionen Passagiere stieg.

Erwähnung verdient noch die Thatsache, dass Saisonkarten (Season tickets) in England eine grosse Rolle spielen und von der Londoner Geschäftswelt fast ausschliesslich benützt werden; die Einnahme aus diesem Titel wird mit 33·12 Millionen Gulden österr. Währung für das Jahr 1895 angegeben, woran London zum Mindesten mit fünf Sechstel participirt.

Der Güterverkehr, welcher im Vergleiche zu anderen continentalen Ländern in keinem Verhältnisse zum Personenverkehre steht, hielt mit diesem nicht gleichen Schritt. Während dieser um 1·9 pCt. zunahm, stieg ersterer nur um 1·5 pCt.

Der Grund hievon liegt darin, dass, während der Verkehr in Waarengütern ansehnlich zunahm, der Viehtransport zurückblieb. Immerhin ist aus dieser Thatsache noch kein Schluss auf eine rückgängige Bewegung der commerciellen Verhältnisse des Landes zu ziehen. Die Betriebseinnahme per Zugsmeile aus allen Titeln stieg von fl. 2.87·8 ö. W. auf fl. 2.88·2 ö. W. Betrachtet man nun die Ausgaben, welche ein so grossartiger wie der englische Eisenbahnverkehr verursacht, so kann, wie der Bericht des Board of Trade hervorhebt, mit Befriedigung constatirt werden, dass dieselben im Vergleiche zu den Einnahmen nicht unverhältnissmässig gestiegen sind.

Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen betrug 56 pCt. und hatte sich daher im Vergleiche zu den zwei vorhergehenden Jahren um 1 pCt. gebessert.

Immerhin ist seit dem Anfange der Siebziger-Jahre eine stete Aufwärtsbewegung dieses Verhältnisses, somit eine Verminderung der Nettoeinnahmen zu constatiren; diese Thatsache ist jedoch nicht auf den Umstand zurückzuführen, dass sich das finanzielle Ergebniss der englischen Bahnen verschlechtert, indem die sich ergebende Proportion von mancherlei Factoren abhängt, unter denen in erster Reihe die Marktpreise der Rohmaterialien, als Eisen, Stahl, Kohle, Oel und dergleichen mehr, eine grosse Rolle spielen. Ausserdem darf man aber auch nicht übersehen, dass viele Bahnen jahrelang wegen der ungünstigen Preislage ihr rollendes Materiale wenig vermehrten, in den letzten Jahren aber in Folge Sinkens der Preise mancher Rohmaterialien das früher Versäumte nachzuholen sich gezwungen sahen.

Es dürfte also kaum zutreffen, dass, wie der Bericht sagt, das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen nunmehr permanent um 4 pCt. gegenüber der

früheren Zeitperiode gestiegen sei. Es ist vielmehr anzunehmen, dass, falls keine unverhältnissmässige Aufwärtsbewegung in den Preisen der Rohmaterialien eintritt, das jetzt mit 56 pCt. angegebene Verhältniss wieder sich bessern und sein früheres normales Niveau erreichen dürfte, denn die erhöhten Ausgaben für das Personale werden durch die jährlich sich mehrenden Betriebseinnahmen sicherlich gedeckt.

Wenn man die Nettoeinnahmen der Bahngesellschaften betrachtet, so entnimmt man dem Berichte, dass dieselben sich im Jahre 1895 auf rund 456·5 Millionen Gulden österr. Währung stellten und im Vergleiche zu denen des Jahres 1894 um 11·3 Millionen Gulden österr. Währung höher waren.

Während daher die Erhöhung des Nominalcapitals der Bahnen nur 1·6 pCt. betrug, stiegen die Nettoeinnahmen um 2·5 pCt., ein Verhältniss, welches sich als ein sehr günstiges darstellt; in Folge dessen sind auch die auf das Nominalcapital fixirten Dividenden für das Jahr 1895 durchschnittlich um 3·9 pCt. höher als jene des Jahres 1894.

Der Bericht des Board of Trade schliesst mit Hervorhebung der Thatsache, dass das verflossene Geschäftsjahr für die Eisenbahnen im vereinigten Königreiche in jeder Beziehung als zufriedenstellend zu betrachten ist, indem, wie dies auch im Vorhergehenden dargethan wurde, im Allgemeinen eine befriedigende Zunahme der Betriebseinnahmen erzielt wurde, denen gegenüber die Betriebsausgaben gleichen Schritt hielten, so dass in dieser Hinsicht ein stabiles Verhältniss und ein befriedigendes Resultat erzielt wurde.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 527. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. November übermittelte Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister die für die Eisenbahn Schrambach-Kernhof aufgestellte Baurechnung.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Adaptirungen im Aufnahmsgebäude in Budweis.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die projectirten Adaptirungen im Aufnahmsgebäude der Station Budweis im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7248.]

— (Linie Pilsen—Dux: Bauconsenserthеilung für die Erweiterung der Anlagen in der Station Bilin.) In Folge anstandslosen Ergebnisses der politischen Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Anlagen in der Station Bilin der Linie Pilsen—Dux wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 7096/IV.]

— (Localbahn Plan-Tachau: Bauconsenserthеilung für die Reconstruction der Schladabachbrücke in km 0·6/7.) Rücksichtlich des Projectes für die Reconstruction der Schladabachbrücke, km 0·6/7 der Localbahn Plan—Tachau, wurde bei der diesfällig durchgeführten politischen Begehung der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 6982/IV.]

— (Linie Hannsdorf—Ziegenhals: Bauconsenserthеilung für die Errichtung von Wächterhäusern.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Freiwaldau hat den Bauconsens für die Errichtung je eines Wächterhauses mit Nebengebäude in km 33·4644 in Niederlindewiese, in km 39·0280 (Haltestelle Böhmischdorf) und in km 45·0285 (Haltestelle Gröditz) der Linie Hannsdorf—Ziegenhals ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7013/IV.]

— (Linie Olmütz—Troppau: Herstellung einer Wasserzuleitung zum Stationsbrunnen in Bärn-Andersdorf: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. mährische Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer Wasserzuleitung aus dem Fisterbache in den Wasserstationsbrunnen in der Station Bärn-Andersdorf der Linie Olmütz—Troppau für den 21. November angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer bestimmt. [E.-M.-Z. 7132/IV.]

— (Herstellung eines Wasserstationsbrunnens sammt Kesselhaus in Kriegsdorf: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes für die Herstellung eines Wasserstationsbrunnens sammt Kesselhaus in der Station Kriegsdorf der Linie Olmütz—Troppau für den 27. November angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer bestimmt. [E.-M.-Z. 7275/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Verladerampe mit zwei Stutzgeleisen in Pragerhof: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, betreffend das Project der Südbahn-Gesellschaft wegen Herstellung einer Umladerampe mit zwei Stutzgeleisen in der Station Pragerhof der Linie Wien—Triest, für den 27. November angeordnet. [E.-M.-Z. 7043/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Bauconsenserthеilung für die Herstellung von zwei Stockgeleisen in der Station Lienz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung zweier Stockgeleise zum Zwecke der Errichtung eines Kohlenlagerplatzes in der Station Lienz der Linie Marburg — Franzensfeste der Südbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 6829/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauconsenserthеilung für Umgestaltungsarbeiten in der Station Neumarkt-Tramin.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stockgeleises mit darin befindlicher Drehscheibe von 4·5 m Durchmesser, die Umstellung der Geleisebrückenwaage und des freistehenden Abortes, sowie für die Ergänzung der Bahnhofseinfriedung in der Station Neumarkt-Tramin der Linie Kufstein—Ala der Südbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 6830/IV.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Verlegung der Weiche Nr. 3 in Ronchi.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlegung der Weiche Nr. 3 in der Station Ronchi der Linie Nabresina—Cormons der Südbahn um 100 m in der Richtung gegen Nabresina ertheilt. [E.-M.-Z. 6462/IV.]

— (Linie St. Peter—Fiume: Bauconsenserthеilung für die Herstellung einer Drehscheibe in der Station Jurdani.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Locomotiv-Drehscheibe mit 12·7 m Fahrbahnlänge in der Station Jurdani der Linie St. Peter—Fiume der Südbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 7091/IV.]

— (Linie Liesing — Kaltenleutgeben: Bauconsenserthеilung für die Anlage eines Industriegeleises zur Fabrik der Firma Bernhard Ludwig in Liesing.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Anlage eines nächst der Station Liesing von dem Geleise der Linie Liesing—Kaltenleutgeben der Südbahn abzweigenden Industriegeleises zu der Fabrik des k. u. k. Hof-Möbelfabrikanten Bernhard Ludwig ertheilt. [E.-M.-Z. 7092/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gaisbergbahn. (Einstellung des Betriebes.) Mit 1. November wurde der gesammte Zugsverkehr auf der Gaisbergbahn eingestellt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis 12. November.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

6. Novbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Sultan", Capitän P. Bouomo,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffnng in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo uud auf Verlangen nach Stagno grande.

7. „ nm 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sehenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffnug in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän P. Harlovich. nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (vide Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

10. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich.
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlariu, Sehenico, Spalato, Milnà, Lesiua, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und anf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich", Capitäu S. Ruhesch,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sehenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Ahbazia, Malinsca, Veglia, Arhe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffnng in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

12. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

6. Novhr. Dampfer „Stepbanie", Capitän B. Vidos. } nm
9. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich, } Mitternacht.
11. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos, }

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

8. Novbr., nm 11 Ubr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Oreste", Capitän P. Harlovich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dnlcigno, S. Giov. di Medua, Dnrazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cauea, Retbymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

8. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Venus", Capitän G. Vitaglich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata. Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

11. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrieu),
Dampfer „Semiramis", Capitäu A. Orlando,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodns.

12. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum),
Dampfer „Espero", Capitän G. Sahhadini
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere uud Werthsacben Ueberschiffung in Corfu uach Albanien, in Piräus uach Thessalien, Ohlos und Smyrua und in Constantinopel nach Varna, Bnrgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Medusa", Capitän G. Walluschuig,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bomhay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo anf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bomhay),
Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolicb,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez nnd Aden. Anschluss in Bomhay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Decbr., Dampfer „. . . . ", Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 13. September dem öffentlichen Verkehre übergebene, 112·14 km lange Strecke Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Nograder Localbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Generalversammlungen.

12. November: Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (ausserordentliche).

14. „ Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr. Neustadt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro October 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	3399·59	4680·60	3460·75	4619·44
Roggen	790·72	3772·08	2725·39	1837·41
Gerste	825·44	101·50	535·04	391·90
Hafer	240·00	2103·23	1097·56	1245·67
Mais	4195·63	2613·09	2708·28	4100·44
Mehl	230·70	102·00	159·00	173·70
Wein	2951·33	244·26	678·69	2516·90
Verschiedene . . .	6632·60	1328·70	3737·25	4224·05
Zusammen .	19266·01	14945·46	15101·96	19109·51
Versicherungswerth	446.470	95.950	168.150	374.270

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Staud am ersteu	Ausgegehen, hezw. abgesoudert übertragen vom ersten bis letzteu	Zurückgelangt vom ersten bis letzteu	Stand am letzteu
Lagerscheine . Stück	22	6	8	20
Versicherungswerth .	148.875	51.150	90.205	109.820
Abgesondert übertragene Warrants . .	7	3	3	7
Versicherungswerth .	67.170	46.400	51.900	61.670
Lombardbetrag . . .	43.600	31.200	36.600	38.200

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate October 1896.

Artikel	Lager am 1. October	Eingang	Ausgang	Lager am 31. October
	Metercentner			
Weizen	1149	—	336	813
Roggen	200	—	—	200
Gerste	606	609	221	994
Hafer	1111	1218	885	1444
Malz	1132	306	339	1096
Mais	2683	503	437	2749
Diverse	1607	1795	1743	1659
Total . .	8488	4428	3961	8955

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	October 1896				October 1895			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	380.362	359.065	300.965	438.462	291.327	260.629	209.827	342.129
Darunter:								
Weizen	45.266	136.383	52.920	128.729	88.045	84.716	62.290	110.471
Roggen	22.588	51.433	53.515	20.506	45.073	48.097	57.788	35.382
Gerste	85.121	79.909	68.923	96.107	29.629	33.596	15.749	47.476
Hafer	20.942	37.990	26.848	32.084	24.817	39.446	16.618	47.645
Mais	126.620	19.983	60.734	85 869	21.189	18.124	26.871	12.442
Hirse	839	387	525	701	354	453	385	422
Bohnen	3.329	9.816	8.294	4.851	1.879	16.624	15.744	2.759
Erbsen	928	3.760	664	4.024	255	3	73	185
Malz	1.576	—	324	1.252	785	268	369	684
Raps	32.066	1.983	7.236	26.813	45.815	5.313	1.979	49.149
Hanfsamen	36	438	88	386	—	210	158	52
Wicken	1.231	612	218	1.625	576	508	136	948
Mehl	4.764	2.797	3.558	4.003	4.201	2.935	2.638	4.498
Kleie	1.467	2.375	1.956	1.886	1.806	1.216	544	2.478
	346.773	347.866	285.803	408.836	264.424	251.509	201.342	314.591
Spiritus	1.193	—	—	1.193	2.049	—	401	1.648
Zucker	11.541	685	7.228	4.998	3.710	2.997	1.486	5.221
Wein	2.313	297	654	1.956	2.601	518	1.053	2.066
Oele und Fette	3.321	1.150	932	3.539	1.949	257	1.106	1.100
Sonstige Waaren	15.221	9.067	6.348	17.940	16.594	5.348	4.439	17.503
Mittlere Tagesbewegung . .	24.445 Meter-Centner				17.424 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,420.930	2,007.285	1,678.360	3,749.855	2,734.730	1,738.620	1,051.530	3,061.820

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	121	66	34	153	67	40	23	84
Versicherungswerth . . fl.	280.110·—	658.050·—	163.420·—	774.740·—	278.670·—	177.650·—	126.050·—	330.270·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	14	2	—	16	6	2	—	8
Versicherungswerth . . fl.	14.600·—	6.000·—	—	20.600·—	41.800·—	12.000·—	—	53.800·—
Lombardbetrag . . . . fl.	7.000·—	2.900·—	—	9.900·—	27.850·—	7.500·—	—	35.350·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat October 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten October	Ausgelagert vom ersten bis letzten October	Stand am letzten October 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	63.370	20.156	30.820	52.706
Darnnter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	6.467	242	1.957	4.752
Kaffee	3.198	626	799	3.025
Wein	4.473	1.267	1.556	4.184
Zucker	32.240	6.062	21.715	16.587
Weizen	13	5.586	500	5.099
Diverse	16.979	6.373	4.293	19.059
Assecuranzwerth . . fl.	2,998.519	738.415	1,260.130	2,476.804

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten October	Zurückgelangt vom ersten bis letzten October	Stand am letzten October 1896
Lagerscheine:				
Stück	25	9	1	33
Versicherungswerth . fl.	52.050	28.790	2.100	78.740
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	10.900	—	1.000	9.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat October 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten October	Ausgelagert vom ersten bis letzten October	Stand am letzten October 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	86.221	31.137	29.305	88.053
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	3.428	11.633	1.377	13.684
Hafer	4.646	13.140	3.225	14.561
Gerste	4.767	5.811	1.208	9.370
Mais	67.852	47	22.055	45.844
Diverse	5.528	506	1.440	4.594
Assecuranzwerth . . fl.	466.715	256.260	163.730	559.245

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1896	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen vom ersten bis letzten October	Zurückgelangt vom ersten bis letzten October	Stand am letzten October 1896
Lagerscheine:				
Stück	—	4	—	4
Versicherungswerth . fl.	—	29.700	—	29.700
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat October 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Hanfsamen	101·06	—	—	101·06	—	—	—	—
Roggen	—	15·07	—	15·07	—	—	—	—
Gerste	52·40	101·00	52·40	101·00	—	—	—	—
Hafer	514·50	—	112·53	401·97	—	—	—	—
Erbsen	—	405·06	203·03	202·03	82·37	101·85	101·85	82·37
Bohnen	1.405·46	—	—	1.405·46	124·27	—	—	124·27
Raps	—	394·98	194·63	200·36	—	—	—	—
Zucker	44·36	—	—	44·36	—	—	—	—
Leinsamen	3·72	23·80	20·67	6·85	—	—	—	—
Leindotter	27·59	—	—	27·59	—	—	—	—
Thymothe	21·74	12·14	12·14	21·74	—	—	—	—
Diverse	950·69	304·76	521·08	734·37	—	—	—	—
Zusammen	3.121·52	1.256·81	1.116·48	3261·85	206·64	101·85	101·85	206·64
Versicherungswerth . . fl.	30.047	15.221	10.702	35.566	2.050	800	800	2.050
Spiritus	3.079·39	428·06	770·81	2.736·64	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	43.648	5.566	10.661	38.553	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	5	—	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.430	—	—	7.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des II. Nachtrages zum Ausnahmetarife Nr. 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt der II. Nachtrag zum Ausnahmetarife Nr. 1 vom 1. September 1895 für die Beförderung von Getreide etc. zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen von Anstossbeträgen hauptsächlich die Einbeziehung neuer Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und die Erhöhung der dermalen bestehenden Schnittfrachtsätze für die nachfolgend benannten Tarifstationen Eggmühl, Ergoldsbach, Geiselhöring, Neufahrn b. Erg., Niederlindhart und Steinrain.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 6. November 1896. [798]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.

Einführung der neuen Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, Theil VI, Heft 1 und 2.

Mit Bezug auf die Kundmachungen [670] in Nr. 106 vom 17. September 1896 und [763] in Nr. 121 vom 22. October 1896 dieses Blattes wird bekanntgegeben, dass die neuen Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, Theil VI, Heft Nr. 1 und 2, giltig vom 1. December 1896, nunmehr erschienen sind.

Zum Tarife Theil VI, Heft Nr. 2, gelangt gleichzeitig ein Ergänzungsblatt zur Ausgabe, welches die Anstossbeträge für die in den Tarif aufgenommenen Stationen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen enthält.

Das Tarifheft Nr. 1 (Verkehr mit Oesterreich) ist zum Preise von 0·50 Mark = 0·60 Kronen, das Tarifheft Nr. 2 (Verkehr mit Ungarn) zum Preise von 0·70 Mark = 0·85 Kronen für jedes Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 6. November 1896. [799]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Theil II, Heft B).

Gemeinschaftliches Heft vom 1. Jänner 1894.

Einbeziehung neuer Stationen.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 werden nachstehende Stationen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen, und ist zu diesem Zwecke das gemeinschaftliche Heft B auf Seite 48 wie folgt zu ergänzen:

Vom Schnittpunkte bis	Schnittpunkt Nr. 1 a) Kilometer	Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	1 b) Kilometer	Schnittpunkt Nr. 2 a) Kilometer	Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	2 b) Kilometer	Schnittpunkt Nr. 3 a) Kilometer	Zuschlagsfristen Eilgut (Tage)	Zuschlagsfristen Frachtgut (Tage)	3 b) Kilometer
XII. Stationen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen												
Dervent	1022	—	1½	1022	1041	—	2	1041	982	—	5	982
Doboj	1079	—	1½	1079	1098	—	2	1098	1039	—	5	1039
Dolnja-Tuzla	1141	—	2	1141	1160	—	2½	1160	1101	—	5½	1101
Gračanica	1097	—	2	1097	1116	—	2½	1116	1057	—	5½	1057
Sarajevo	1266	—	1½	1266	1285	—	2	1285	1226	—	5	1226
Zenica	1187	—	1½	1187	1206	—	2	1206	1147	—	5	1147

Wien, am 2. November 1896. [800]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Verlängerung der Frist für die Neuaufgabe.

Für Sendungen von landwirthschaftlichen Maschinen aus Oesterreich-Ungarn nach Podwołoczyska (Bahnhof) transit für Russland gelangen die Frachtsätze des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen in Podwołoczyska in den unter Bahnaufsicht stehenden Privatmagazinen eingelagert werden und die Weiterbeförderung ab Podwołoczyska nach Russland innerhalb der Frist von 12 Monaten, vom Tage des Eintreffens der Sendung in der Grenzstation an gerechnet, erfolgt.

Wien, am 4. November 1896. [801]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Stationen Alt-Grottkau, Crummendorf, Grottkau, Prieborn und Mylau-Haltestelle in den Ausnahmetarif für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 werden die Stationen Alt-Grottkau, Crummendorf, Grottkau und Prieborn der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau und Mylau-Haltestelle der Sächsischen Staatseisenbahnen in den vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2, für den oben bezeichneten Verkehr mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen einbezogen:

Schnitt-Tafel II (für den Binnenverkehr).

Kilometer	Vom Schnittpunkte nach	Eigenthumsbahn	A und B	
			a) Getreide etc.	b) Kleie etc.
			in Pfennig pro 100 kg	
163	Alt-Grottkau . .	E.-D. Breslau	79	63
177	Crummendorf . .	E.-D. Breslau	86	68
157	Grottkau	E.-D. Breslau	77	61
173	Prieborn	E.-D. Breslau	84	67
623	Mylau-Haltestelle	S. Stb.	225	202

Die Frachtsätze der Schnitt-Tafel I sind aus dem vorerwähnten Tarife zu entnehmen.

Wien, am 4. November 1896. [802]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zu den vom 1. August 1896 giltigen reglementarischen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-Bcrezowice und der Localbahn Tarnopol-Kopyczynce gelangt der vorbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport auf den genannten Bahnlinien, sowie Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare des II. Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. österr. Währ. erhältlich.

Wien, am 6. November 1896. [803]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Auf Grund Bewilligung Seiner Excellenz des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom 25. October 1896, Z. 62.760, treten die de dato 25. April 1893, Z. 21.435, bewilligten Zuschlagsfristen von sechs Stunden für Eilgüter und von zwölf Stunden für Frachtgüter vom Tage der Publication für die Stationen Margitfalu, Göllniczbánya, Igló und Poprádfelka nicht blos bei dem Uebergange auf die Göllniczthalbahn, Löcsethalbahn und Poprádthalbahn, sondern auch bei dem Uebergange der Güter von den genannten Localbahnen auf unsere Linie, somit in beiden Richtungen, in Giltigkeit.

Gleichzeitig wird auch für unsere Station Csorba im Uebergangsverkehre von der und auf die Csorbasee-Zahnradbahn eine Zuschlagsfrist von sechs Stunden für Eilgüter und zwölf Stunden für Frachtgüter vom Tage der Publication in Anrechnung kommen.

Budapest, am 4. November 1896. [804]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationen der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Verlegung des Einführungstermines der neuen Fahrpreis- und Antheilstabelle.

Die oben bezeichnete, im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 117 vom 13. October 1896 verlautbarte Fahrpreis- und Antheilstabelle gelangt anstatt mit 1. November 1896 erst mit 1. December 1896 zur Einführung.

Wien, am 6. November 1896. [805]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der Verwaltung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für mineralische Phosphate etc.) Die durch Nachtrag XIII vom 1. August 1896 zum Bayerisch-Belgischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen der Bayerischen Staatsbahnen eingeführten Ausnahmefrachtsätze für mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gipsasche, Wollstaub, Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken), roh oder gemahlen, Gaskalk und Kalkasche (Staubkalk) sind mit Giltigkeit vom 1. November auch im Deutsch-Belgischen Verkehre für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und die Stationen Lichtenfels und Meiningen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt in Kraft getreten.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 6.) Mit Giltigkeit vom 1. November sind die Stationen Groschowitz, Halle a. S., Laurahütte, Oppeln und Schimischow in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Cement u. s. w. einbezogen worden. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1868	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Chilisalpeter, Cölestin, Chromerz, Manganerz und Schwefelkies	Aussig Elbe	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikhof])	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	10·40 Kronen für 10.000 kg	8 Kronen für 10.000 kg	2·40 Kronen für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und die Bestätigungen über die gezahlten Umschlagsgebühren; beide Documente bis spätestens Ende Februar 1898 vorzulegen Die Umschlagsgebühr wird im Rückvergütungswege von 3·5 Pfennigen auf 3 Pfennige pro 100 kg herabgesetzt. Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe sind 2 Heller für 100 kg zu zahlen	
1869	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		R o h z u c k e r	Aperschin, Brüx A.T.E. loco und transito, Dux, Türnitz, Udwitz-Görkau, Bilin transito, Komotau transito, Wurzmes transito	Den an den Elbe-Umschlagsplätzen Aussig und Schönpriesen gelegenen Zuckerraffinerien	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen. 90% des Rohzuckers müssen als Raffinadezucker innerhalb des Giltigkeitstermines des Zugeständnisses per Schiff oder per Bahn nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. Für die Schönpriesener und Nestomitzer Sendungen hat die Frachtbrief-Auslösung und der Bezug der betreffenden Sendungen in Schönpriesen, bezw. in Nestomitz (Zuckerfabrik) zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. directe Tarife	Classe A, bezw. Ausnahmetarif IV c	Rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Classe C des Localtarifes	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, und Schiff-connossements, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Versandt des Raffinadezuckers, welche spätestens bis Ende Februar 1898 vorzulegen sind	
1870	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Raffinadezucker	D u x	Aussig loco	Aufgabe von a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) 33 Heller b) 33 Heller	a) 27 Heller b) 21 Heller	a) 6 Heller b) 12 Heller	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses consignirt einzubringen	
1871	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Raffinadezucker	A u s s i g	Dux loco	Aufgabe von a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) 33 Heller b) 33 Heller	a) 27 Heller b) 21 Heller	a) 6 Heller b) 12 Heller	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses consignirt vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1872	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien	Anf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Bergban-Unternehmung „Venns-Tiefbau" in Brüx wurde für Baumaterialien zum Baue einer Schachtanlage bei Brüx die im Ausnahmetarife XV (Localgütertarif, Theil II, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1894) festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km wurde abgesehen.								
1873	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien	Anf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Bergban-Unternehmung „Kuttowitzer Kohlengewerkschaft, Brüx," wurde für Baumaterialien zum Baue einer Schachtanlage nächst Schwaz-Kuttowitz die im Ausnahmetarife XV (Localgütertarif, Theil II, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1894) festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km wurde abgesehen.								
1874	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle			Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg			Im Kartirungswege		In den vorstehenden Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.	Cizkovic				41·8	38·8	3·0			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					43·0	40·0	3·0			
				Dux und Dux-Ladowitz					41·0	38·0	3·0			
				Franz Josef-Stollen					39·4	36·4	3·0			
				Holtschitz-Seestadtl					44·0	41·0	3·0			
				Karbitz					34·2	31·2	3·0			
				Mariaschein					35·6	32·6	3·0			
				Schönfeld					33 4	30·4	3·0			
				Schwaz-Kuttowitz					41·0	38·0	3·0			
				Teplitz					37·8	34·8	3·0			
				Triebschitz					43·6	40·6	3·0			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					33·0	30·0	3·0			
				Ullersdorf					39·4	36·4	3·0			
				Bilin k.k.St.B.	Libochovic				46·6	43·6	3·0			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					47·8	44·8	3·0			
				Dux und Dux-Ladowitz					45·8	42·8	3·0			
				Franz Josef-Stollen					44·2	41·2	3·0			
				Holtschitz-Seestadtl					48·8	45·8	3·0			
				Karbitz					39·0	36·0	3·0			
				Mariaschein					40·4	37·4	3·0			
				Schönfeld					38·2	35·2	3·0			
				Schwaz-Kuttowitz					45·8	42·8	3·0			
				Teplitz					42·6	39·6	3·0			
				Triebschitz					48·4	45·4	3·0			
				Türmitz nnd Prödlitz-Ladepnnkt					37·8	34·8	3·0			
				Ullersdorf					44·2	41·2	3·0			
				Bilin k.k.St.B.	Oppolan				41·8	38·8	3·0			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					43·0	40·0	3·0			
				Dux und Dux-Ladowitz					41·0	38·0	3·0			
				Franz Josef-Stollen					39·4	36·4	3·0			
				Holtschitz-Seestadtl					44·0	41·0	3·0			
				Karbitz					34·2	31·2	3·0			
				Mariaschein					35·6	32·6	3·0			
				Schönfeld					33·4	30·4	3·0			
				Schwaz-Kuttowitz					41·0	38·0	3·0			
				Teplitz					37·8	34·8	3·0			
				Triebschitz					43·6	40·6	3·0			
				Türmitz uud Prödlitz-Ladepnnkt					33·0	30·0	3·0			
				Ullersdorf					39·4	36·4	3·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1875	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	den im Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig bezw. Prag vom 1. März 1894 enthaltenen Kohlenversandstationen der A.T.E. und der k. k. österr. St.B.	Kralup St.E.G. loco und transit für Stationen der Strecke Kralup—Welwarn	Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden Tarifbestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Verschieden	Verschieden	2·2 Kronen für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis spätestens Ende März 1898 vorzulegen	
1876	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Bilin	Kralup St.E.G.	Beachtung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Instradirung über Aussig.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg 56·6	42·8	13·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der Gewerkschaft als Versenderin lautend, spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen	
1877	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Bethelligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux Dux-Ladowitz Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Ullersdorf	Libsic St.E.G.	Aufrechthaltuug der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg 57·8 55·8 55·8 55·8 52·6 58·4 54·2	54·0 52·0 52·0 52·0 52·0 54·6 52·0	3·8 3·8 3·8 3·8 0·6 3·8 2·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
1878	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Oesterr. Nordwestbahn	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Zawratetz-Tremošnitz	Aufrechthaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Anssig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg 107·0 108·2 106·2 105·4 109·2 100·2 101·6 99·4 106·2 103·8 108·8 99·0 105·4	89·0 90·2 88·2 87·4 91·2 82·2 83·6 81·4 88·2 85·8 90·8 81·0 87·4	18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18 18	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1879	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg Siehe Tabelle a) Frachtsatz b) Zugestandener Frachtsatz c) Nachlass			Im Karfirungswege		

Von \ Nach

Von \ Nach	Bruck a. L. Localbahn, Bruck M.A.V. transito			Frättingsdorf			Grammat-Neusiedl loco und transito			Grussbach-Schönau loco			Grussbach-Schönau transito			Haimburg			Himberg			Hödnitz		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Bilin k.k.St.B.	138·6	114·4	24·2	119·0	113·6	5·4	132·8	114·4	18·4	116·6	106·8	9·8	116·6	104·8	11·8	143·8	119·6	24·2	131·2	114·4	16·8	117·6	106·8	10·8
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	139·8	116·2	23·6	120·2	114·8	5·4	134·0	116·2	17·8	117·8	108·0	9·8	117·8	106·0	11·8	145·0	121·4	23·6	132·4	116·2	16·2	118·8	108·0	10·8
Dux und Dux-Ladowitz	137·8	112·8	25·0	118·2	112·8	5·4	132·0	112·8	19·2	115·8	106·0	9·8	115·8	104·0	11·8	143·0	118·0	25·0	130·4	112·8	17·6	116·8	106·0	10·8
Franz Josef-Stollen	137·0	111·6	25·4	117·4	112·0	5·4	131·2	111·6	19·6	115·0	105·2	9·8	115·0	103·2	11·8	142·2	116·8	25·4	129·6	111·6	18·0	116·0	105·2	10·8
Holtschitz-Seestadtl	140·8	117·2	23·6	121·2	115·8	5·1	135·0	117·2	17·8	118·8	109·0	9·8	118·8	107·0	11·8	146·0	122·4	23·6	133·4	117·2	16·2	119·8	109·0	10·8
Karbitz	131·8	107·8	24·0	112·2	106·8	5·4	126·0	107·8	18·2	109·8	101·2	8·6	109·8	99·2	10·6	137·0	113·0	24·0	124·4	107·8	16·6	110·8	101·2	9·6
Mariaschein	133·2	108·8	24·4	113·6	108·2	5·4	127·4	108·8	18·6	111·2	102·0	9·2	111·2	109·0	11·2	138·4	114·0	24·4	125·8	108·8	17·0	112·2	102·0	10·2
Schönfeld	131·0	107·4	23·6	111·4	106·0	5·4	125·2	107·4	17·8	109·0	100·8	8·2	109·0	98·8	10·2	136·2	112·6	23·6	123·6	107·4	16·2	110·0	100·8	9·2
Schwaz-Kuttowitz	137·8	113·4	24·4	118·2	112·8	5·4	132·0	113·4	18·6	115·8	106·0	9·8	115·8	104·0	11·8	143·0	118·6	24·4	130·4	113·4	17·0	116·8	106·0	10·8
Teplitz	135·4	110·2	25·2	115·8	110·4	5·4	129·6	110·2	19·4	113·4	103·6	9·8	113·4	101·6	11·8	140·6	115·4	25·2	128·0	110·2	17·8	114·4	103·6	10·8
Triebschitz	140·4	116·8	23·6	120·8	115·4	5·4	134·6	116·8	17·8	118·4	108·6	9·8	118·4	106·6	11·8	145·6	122·0	23·6	133·0	116·8	16·2	119·4	108·6	10·8
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	130·6	107·0	23·6	111·0	105·6	5·4	124·8	107·0	17·8	108·6	100·4	8·2	108·6	98·4	10·2	135·8	112·2	23·6	123·2	107·0	16·2	109·6	100·4	9·2
Ullersdorf	137·0	111·6	25·4	117·4	112·0	5·4	131·2	111·6	19·6	115·0	105·2	9·8	115·0	103·2	11·8	142·2	116·8	25·4	129·6	111·6	18·0	116·0	105·2	10·8

Von \ Nach

Von \ Nach	Laa			Ladendorf			Lanzendorf-Ranneradorf			Manuersdorf			Mistelbach			Neubau-Kreuzstätten			Poysdorf			Schwechat-Kledering			Simmering		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Bilin k.k.St.B.	116·6	113·6	3·0	121·8	113·6	8·2	130·2	112·0	18·2	136·4	114·4	22·0	120·4	113·6	6·8	123·2	113·6	9·6	130·4	115·6	14·8	129·6	111·0	18·6	128·4	103·0	25·4
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	117·8	114·8	3·0	123·0	114·8	8·2	131·4	113·8	17·6	137·6	116·2	21·4	121·6	114·8	6·8	124·4	114·8	9·6	131·6	116·8	14·8	130·8	112·8	18·0	129·6	104·8	24·8
Dux und Dux-Ladowitz	115·8	112·8	3·0	121·0	112·8	8·2	129·4	110·4	19·0	135·6	112·8	22·8	119·6	112·8	6·8	122·4	112·8	9·6	129·6	114·8	14·8	128·8	109·4	19·4	127·6	101·4	26·2
Franz Josef-Stollen	115·0	112·0	3·0	120·2	112·0	8·2	128·6	109·2	19·4	134·8	111·6	23·2	118·8	112·0	6·8	121·6	112·0	9·6	128·8	114·0	14·8	128·0	108·2	19·8	126·8	100·2	26·6
Holtschitz-Seestadtl	118·8	115·8	3·0	124·0	115·8	8·2	132·4	114·8	17·6	138·6	117·2	21·4	122·6	115·8	6·8	125·4	115·8	9·6	132·6	117·8	14·8	131·8	113·8	18·0	130·6	105·8	24·8
Karbitz	109·8	106·8	3·0	115·0	106·8	8·2	123·4	105·4	18·0	129·6	107·8	21·8	113·6	106·8	6·8	116·4	106·8	9·6	123·6	108·8	14·8	122·8	104·4	18·4	121·6	96·4	25·2
Mariaschein	111·2	108·2	3·0	116·4	108·2	8·2	124·8	106·4	18·4	131·0	108·8	22·2	115·0	108·2	6·8	117·8	108·2	9·6	125·0	110·2	14·8	124·2	105·4	18·8	123·0	97·4	25·6
Schönfeld	109·0	106·0	3·0	114·2	106·0	8·2	122·6	105·0	17·6	128·8	107·4	21·4	112·8	106·0	6·8	115·6	106·0	9·6	122·8	108·0	14·8	122·0	104·0	18·0	120·8	96·0	24·8
Schwaz-Kuttowitz	115·8	112·8	3·0	121·0	112·8	8·2	129·4	111·0	18·4	135·6	113·4	22·2	119·6	112·8	6·8	122·4	112·8	9·6	129·6	114·8	14·8	128·8	110·0	18·8	127·6	102·0	25·6
Teplitz	113·4	110·4	3·0	118·6	110·4	8·2	127·0	107·8	19·2	133·2	110·2	23·0	117·2	110·4	6·8	120·0	110·4	9·6	127·2	112·4	14·8	126·4	106·8	19·6	125·2	98·8	26·4
Triebschitz	118·4	115·4	3·0	123·6	115·4	8·2	132·0	114·4	17·6	138·2	116·8	21·4	122·2	115·4	6·8	125·0	115·4	9·6	132·2	117·4	14·8	131·4	113·4	18·0	130·2	105·4	24·8
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	108·6	105·6	3·0	113·8	105·6	8·2	122·2	104·6	17·6	128·4	107·0	21·4	112·4	105·6	6·8	115·2	105·6	9·6	122·4	107·6	14·8	121·6	103·6	18·0	120·4	95·6	24·8
Ullersdorf	115·0	112·0	3·0	120·2	112·0	8·2	128·6	109·2	19·4	134·8	111·6	23·2	118·8	112·0	6·8	121·6	112·0	9·6	128·8	114·0	14·8	128·0	108·2	19·8	126·8	100·2	26·6

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1880	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Wien Oe.N.W.B. loco	Auftrechthaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. — Sendungen nach Wien Oe.N.W.B. loco müssen von dort mit Achsführwerk abgeführt werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, vom 1. März 1894, und Tarif für den böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	Kronen für 10.000 kg	86·8	76·8	10·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Partei als Aufgeber lautend, welche den Rückvergütungsstempel einer Bahnverwaltung nicht tragen dürfen und die consignirt spätestens Ende Februar 1898 vorzulegen sind	Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive der Schleppbahngebühr der citirten Tarife und finden lediglich auf Transporte nach den namentlich angeführten Stationen Anwendung; dieselben können somit nach anderen Verkehrsgebieten mittelst Reexpedition nicht in Anspruch genommen werden. Sollten sich die Frachtsätze des citirten Tarifes vom 1. Jänner 1894 nach den unter I.—VI. genannten Stationen ermässigen, so vermindern sich in gleichem Ausmasse die zugestandenen Nachlässe
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					89·0	79·0	10·0			
				Dux und Dux-Ladowitz					86·2	76·2	10·0			
				Franz Josef-Stollen					85·4	75·4	10·0			
				Holtschitz-Seestadtl					90·6	80·6	10·0			
				Karbitz					82·6	72·6	10·0			
				Mariaschein					83·4	73·4	10·0			
				Schönfeld					82·4	72·4	10·0			
				Schwaz-Kuttowitz					86·0	76·0	10·0			
				Teplitz					84·4	74·4	10·0			
				Triebschitz					89·8	79·8	10·0			
				Türmitz nnd Prödlitz-Ladepunkt					82·0	72·0	10·0			
				Ullersdorf					85·4	75·4	10·0			
									Nachlass von den officiellen Frachtsätzen in Kronen für 10.000 kg					
									I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
				Bilin k.k.St.B.					1·2	3·2	1·2	7·2	3·8	2·8
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					—	1·0	—	5·0	2·0	1·6
				Dux nnd Dux-Ladowitz					1·8	3·8	1·8	7·8	4·0	3·0
				Franz Josef-Stollen					1·4	3·4	1·4	7·4	3·6	2·6
				Holtschitz-Seestadtl					—	—	—	4·4	1·4	1·0
				Karbitz					—	2·4	—	6·4	2·8	1·6
				Mariaschein					—	2·6	—	6·6	2·8	1·8
				Schönfeld					—	2·2	—	6·2	2·6	1·4
				Schwaz-Knttowitz					2·0	4·0	2·0	8·0	4·4	3·2
				Teplitz					1·0	3·0	1·0	7·0	3·4	2·2
				Triebschitz					—	—	—	4·8	1·8	1·4
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					1·2	2·2	1·1	6·2	2·6	1·4
				Ullersdorf					1·4	3·4	1·4	7·4	3·6	2·6

I. Aspang, Biedermannsdorf, Edlitz, Erlach, Felixdorf, Klein-Wolkersdorf, Ober-Waltersdorf, Pitten, Scheiblingkirchen, Seehenstein, Tattendorf, Traiskirchen, Trumau, Wr.-Neustadt (E.W.A. und S.B.);
II. Centralfriedhof, Simmering (E.W.A.), Wien (E.W.A.);
III. Maria-Lanzendorf;
IV. Achau, Atzgersdorf, Baden Frachtenbahnhof, Brunn-Maria Enzersdorf, Ebreichsdorf, Gloggnitz, Gumpoldskirchen, Guntramsdorf, Hennersdorf, Hetzendorf, Inzersdorf, Laxenburg, Liesing loco und transit für Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Mödling, Münchendorf, Neunkirchen, Ober-Laa, Ober-Liegendorf, Payerbach-Reichenau, Pottendorf-Landegg, Pottschach, St. Egyden, Semmering, Ternitz, Unterwaltersdorf;
V. Leobersdorf, Vöslau-Gainfarn;
VI. Ebenfurth

| Fortlaufende Nummer | 1 | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1883	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894		Kronen für 10.000 kg		Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens 31. März 1898 vorzulegen	
				Bilin k.k.St.B.					52·0	48·0	4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					54·4	50·4	4			
				Dux und Dux-Ladowitz					51·4	47·4	4			
				Franz Josef-Stollen					50·4	46·4	4			
				Holtschitz-Seestadtl					56·0	52·0	4			
				Karbitz					50·0	46·0	4			
				Marlaschein					50·0	46·0	4			
				Schönfeld					50·0	46·0	4			
				Schwaz-Knttowitz					51·2	47·2	4			
				Teplitz					50·0	46·0	4			
				Triebschitz					55·4	51·4	4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt					50·0	46·0	4			
				Ullersdorf					50·4	46·4	4			
1884	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Kalk-Podol, Station der St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894		Kronen für 10.000 kg		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	
				Bilin k.k.St.B.					116·4	99·0	17·4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					117·6	100·2	17·4			
				Dux und Dux-Ladowitz					115·6	98·2	17·4			
				Franz Josef-Stollen					114·8	97·4	17·4			
				Holtschitz-Seestadtl					118·6	101·2	17·4			
				Karbitz					109·6	92·2	17·4			
				Mariaschein					111·0	93·6	17·4			
				Schönfeld					108·8	91·4	17·4			
				Schwaz-Kuttowitz					115·6	98·2	17·4			
				Teplitz					113·2	95·8	17·4			
				Triebschitz					118·2	100·8	17·4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt					108·4	91·0	17·4			
				Ullersdorf					114·8	97·4	17·4			
				Billn k.k.St.B.	Kostelec-Vizle, Station der St.E.G.				113·2	99·0	14·2			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					114·4	100·2	14·2			
				Dux und Dux-Ladowitz					112·4	98·2	14·2			
				Franz Josef-Stollen					111·6	97·4	14·2			
				Holtschitz-Seestadtl					115·4	101·2	14·2			
				Karbitz					106·4	92·2	14·2			
				Mariaschein					107·8	93·6	14·2			
				Schönfeld					105·6	91·4	14·2			
				Schwaz-Knttowitz					112·4	98·2	14·2			
				Teplitz					110·0	95·8	14·2			
				Triebschitz					115·0	100·8	14·2			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt					105·2	91·0	14·2			
				Ullersdorf					111·6	97·4	14·2			
				Billn k.k.St.B.	Prachovic, Station der St.E.G.				115·6	99·0	16·6			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					116·8	100·2	16·6			
				Dux und Dux-Ladowitz					114·8	98·2	16·6			
				Franz Josef-Stollen					114·0	97·4	16·6			
				Holtschitz-Seestadtl					117·8	101·2	16·6			
				Karbitz					108·8	92·2	16·6			
				Mariaschein					110·2	93·6	16·6			
				Schönfeld					108·0	91·4	16·6			
				Schwaz-Knttowltz					114·8	98·2	16·6			
				Teplitz					112·4	95·8	16·6			
				Triebschitz					117·4	100·8	16·6			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepnnkt					107·6	91·0	16·6			
				Ullersdorf					114·0	97·4	16·6			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach				per 100 kg				
1885	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Dzbell-Jessenetz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Tarifbestimmungen. Instradirung über Aussig (St.E.G.)—Triebitz	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					126·4				
				Dux und Dux-Ladowitz					127·6				
				Franz Josef-Stollen					125·6				
				Holtschitz-Seestadtl					124·8				
				Karbitz					128·6				
				Mariaschein					121·8				
				Schönfeld					122·6				
				Schwaz-Kuttowitz					121·4				
				Teplitz					125·6				
				Triebschitz					123·2				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					128·2				
				Ullersdorf					121·0				
				Bilin k.k.St.B.	Kornitz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen				124·8				
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					112·4				
				Dux und Dux-Ladowitz					113·6				
				Franz Josef-Stollen					111·6				
				Holtschitz-Seestadtl					110·8				
				Karbitz					114·6				
				Mariaschein					107·8				
				Schönfeld					108·6				
				Schwaz-Kuttowitz					107·4				
				Teplitz					111·6				
				Triebschitz					109·2				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					114·2				
				Ullersdorf					107·0				
				Bilin k.k.St.B.	Prossnitz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen				110·8				
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					126·4				
				Dux und Dux-Ladowitz					127·6				
				Franz Josef-Stollen					125·6				
				Holtschitz-Seestadtl					124·8				
				Karbitz					128·6				
				Mariaschein					121·8				
				Schönfeld					122·6				
				Schwaz-Kuttowitz					121·4				
				Teplitz					125·6				
				Triebschitz					123·2				
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					128·2				
				Ullersdorf					121·0				
									124·8				
1886	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Iglau Oe.N.W.B. über Aussig	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					92·4	86·0	6·4		
				Dux und Dux-Ladowitz					94·8	86·0	8·8		
				Holtschitz-Seestadtl					91·4	86·0	5·4		
				Schwaz-Kuttowitz					95·8	89·8	6·0		
				Triebschitz					91·4	88·6	2·8		
									95·4	88·6	6·8		

Fortlaufende Nummer	1	1887	1888	1889
Die Publication erfolgt	2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	Buschtèhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
für Artikel	4	Braunkohle	Braunkohle	Papier aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Triebschitz	Brüx A.T.E. Dux Franz Josef-Stollen Holschitz-Seestadtl Karbitz Komotau Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Trieschnitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf Bilin k.k.St.B. Brüx k.k.St.B. Dux-Ladowitz Trupschitz	Salloch — Görz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Trnowan über Komotau	Hetzmannsdorf-Wullersdorf (Oe.N.W.B.)	Kufstein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bemungen	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen, nach belgischen oder holländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Jedoch ist die Abfertigung im gebrochenen Verkehre über die Umschlagplätze Frankfurt am Main, Gustavsburg und Mannheim zulässig, wenn in den Frachtbriefen nach diesen Umschlagstationen der Passus enthalten ist: „zur Weiterbeförderung nach . . . . “ (Name einer belgischen oder holländischen Station)
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Das Zugeständniss wird gemacht — Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Buschtèhrader Elsenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	Localtarife	Localtarife, bezw. Tirol-Küstenländischer Tarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	14·2 kr. ö. W.	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	13·2 kr. ö. W.	Kronen für 10.000 kg 94·8 91·4 90·2 95·8 86·4 96·4 87·4 86·0 91·4 88·8 95·4 85·6 90·2 92·4 94·8 91·4 104·4	a) 237 b) 159 a) 303 b) 213 Pfennige deutsche R.-W. einschliesslich der Manipulationsgebühr
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	1 kr. ö. W.		Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Partei als Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1898. Die Frachtbriefe werden nicht rückgestellt.		
Besondere Bemerkungen	14		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahn-Gebühren nicht enthalten	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

1890

Südbahn-Gesellschaft

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Baumwolle, robe, excl. amerikanischer

1) Triest
2) Fiume

Bludenz
Dornbirn
Frastanz
Hohenems
Imst
Nenzing
Rankwell
Schaan-Vaduz
Schwarzach
Strassenbaus
Telfs

Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens
a) 5.000 kg } pro Wagen und Frachtbrief
b) 10.000 kg }
unter Anwendung der für den Tirol-Küstenländischen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege

Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1894

Kreuzer ö. W.

	a)	b)	a)	b)	a)	b)
1)	152·4	152·4	155·4	152·4	4·3	3·8
2)	186·9	186·9	190·0	186·9	6·7	6·9
1)	140·0	140·0	143·1	140·0	4·3	3·8
2)	159·7	162·8	162·8	159·7	3·6	3·8
1)	148·1	148·1	148·1	148·1	4·3	3·8
2)	183·3	183·3	183·3	183·3	6·9	6·9
1)	136·2	136·2	136·2	136·2	4·3	3·8
2)	159·0	159·0	159·0	159·0	6·7	6·9
1)	148·1	148·1	148·1	148·1	4·3	3·8
2)	183·3	183·3	183·3	183·3	6·7

Fortlaufende Nummer	1892	1893	1894	1895
1				
2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
4	Raffinirtes Ceresin	Petroleum in Fässern oder in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen	Papier, auch Maculatur, Pappendeckel und Pressspäne (wenn nicht emballirt ohne Garantie gegen Beschmutzung) im Export	Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest auf Grund des nebenverzeichneten Verbandstarifes verfrachteten Agrumen-Transporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgut
5	Wien (Matzleinsdorf)	a) Triest { S.B. St. Andrea b) Fiume	Zwischenwässern	Im Tarife vom 1. September 1892 für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Seehafenverkehr enthaltenen Stationen
6	S. Sabba	Frastanz, Hard-Fussach, Hohenems, Nenzing, Schaan-Vaduz, Schwarzach, Bludenz, Dornbirn, Götzis, Lustenau, Rankweil	Fiume-Freihafen; Triest-Freihafen k. k. St. B.	Triest
7	Die bezüglichen Transporte müssen an die Adresse der in S. Sabba errichteten Ceresinschmelze aufgegeben werden. Die Frachtzahlung hat für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zu erfolgen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Fässer, bezw. Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen ist Seitens der Parteien zu besorgen	Bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen, und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Aufgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „Frachtfrei zu befördern“
8	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
9	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Seehafenverkehr vom 1. September 1892	Nebenbezeichneter Verbandstarif
10	Director Frachtsatz besteht nicht	a) und b) 144 kr. ö. W. inclusive Manipulationsgebühr, bezw. ungarischer Transportsteuer	76 kr. = 152 h 74 kr. = 148 h incl. Mgb., bezw. Steuer	Verschieden
11	250 Heller inclusive Manipulationsgebühr	a) 111*) } kr. ö. W. inclusive Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Transportsteuer b) 131*) }	121 h 121 h incl. Mgb., bezw. Steuer	Werden frachtfrei befördert
12		a) 33 } kr. ö. W. b) 13 }	31 h 27 h	Verschieden
13	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
14				
		*) Die Refactietabelle zum Tirol-Küstenländischen Tarife findet auf diese Frachtsätze keine Anwendung.		Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumen-Sendungen erfolgen

2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der Nanen der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	
	nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1896	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Oele, mineralische, in Fässern, der Pos. O—7 der Gütercla ssification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Wien (Matzleinsdorf) loco	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	47·8 kr.		Im Kartirungswege		
1897	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Holz der Pos. H—19 des Tarif-Theiles I (mit Ausnahme von welchem Rundholz [Stammholz] in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende [Zopfstärke])	H a t n a l o c o	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Anfgahe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)" lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestebt kein directer Frachtsatz	16 kr.		Im Kartirungswege		
1898	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	R o h e i s e n	Teisendorf, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Annathal-Rothau Chodau Stationen der a. pr. Buschtéhrader Eisenbahn	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 a für die Beförderung von Roheisen, enthalten im Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Vom 16. November 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·16 1·14		Im Kartirungswege		
1899	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Die im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 123 vom 27. October 1896 sub fortl. Nr. 1722 publicirten Frachtsätze für die Beförderung von Holz von Bossány, Léva und Várad-Velencze nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit finden auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition auf einer Unterwegsstation nach Massgabe der im Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1894 sub Ziffer IX enthaltenen Bestimmungen Anwendung. Die Stationen Bossány und Léva rangiren in die Gruppe E und die Station Varad-Velencze in die Gruppe C der bezüglichen Reexpeditionstabelle.												

Der vorstehende Frachtsatz findet auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transpoit bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1900	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Farbbolzextracte	Rosenthal-Graupen	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 in Mengen unter 5.000 kg Kilogramm pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 15. November bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	kr. 302	kr. 279	kr. 23	Im Kartirungswege		Durch diese Verlautbarung, in welche die in Nr. 95 dieses Blattes vom 28. Mai 1896 unter fortlaufender Nr. 1002 enthaltene Publication einbezogen wurde, wird letztere ausser Kraft gesetzt
					Wien-Donauquaibahnhof				312	283	29			
			Farbbölzer aller Art, geraspelt, gemahlen oder zerkleinert, aus der Pos. F-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf				218	200	18			
					Wien-Donauquaibahnhof				228	210	18			
					Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf				145	135	10			
						10.000			134	116	18			
					Wien-Donauquaibahnhof	5.000			149	139	10			
						10.000			138	120	18			
			Sumach (Schmack) der Pos. S-72	Wien-Donauquaibahnhof	Rosenthal-Graupen	5.000			149	139	10			
						10.000			138	120	18			
1901	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, oder nur in Strohmatten, oder in Leinwand verpackt	Nagy Ugrócz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II — Heft 4, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1896. Localtarif der N. Béliez-Privigyeer Localbahn	Versebieden	Heller 102	Versebieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Holzkohlensendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Nagy Bélicz	Wien St.E.G oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf					78				
				Nyitra Novák						94				
				Nyitraszeg						89				
			Brennholz. Holzkohle	Nyitra Novák						79				
				Nyitraszeg						76				
			Holzkohle	Nagy Bélicz						68				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1902	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Kohle, mineralische	Prag (Smichow)	Prag (Bubna) über Hostiwitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	10·9 kr. ö. W.	9·0 kr. ö. W	1·9 kr. ö. W.	Rückvergütung	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, vorzulegen spätestens drei Monate nach Ankunft der Sendungen an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückerstattungsanspruch
1903	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenbahnschienen als Frachtgut	A l t k l a d n o via Kralup	L o b o s i t z	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt, als solche in den bezüglichen Frachtbriefen bezeichnet und an eine Dienststelle der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin in Lobositz adressirt sein. 3. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	27·5 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1904	**Oesterreichischen Nordwestbahn**													

Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig bestehenden Frachtsätze auf ungarische Sendungen ab Wien Oe.N.W.B.

Für Sendungen, die von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. via Grammat-Neusiedl nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (excl. Vysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyništ), ferner nach den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (excl. Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bisic und Kralup-Neratovic, ferner die Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) weitergesendet werden, sowie für Sendungen, die von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen (excl. Vysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyništ), ferner von den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (excl. der Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bisic und Kralup-Neratovic, ferner den Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) in Wien Oe.N.W.B. anlangen und von da nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. vie Grammat-Neusiedl weitergesendet werden, gelangen vom 1. Jänuer 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897, rücksichtlich der Strecken nördlich Wien Oe.N.W.B. die jeweilig für die gleiche Abgabs-, bezw. Aufgabsstation von, bezw. nach Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau bestehenden Frachtsätze, abzüglich der Gebühr für die Donauuferbahn Wien St.E.G.-Wien Oe.N.W.B., im Rückvergütungswege zur Anwendung, falls durch Vorlage der Frachtdocumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw via Grammat-Neusiedl in Wien Oe.N.W.B. angelangt und ab da inuerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da inuerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. via Grammat-Neusiedl weitergesendet worden sind.

Im Falle der Erbringung des bedungenen Nachweises werden auch die bei der Anfgabe in Wien Oe.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Oe.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf-, bezw. Abgabe-Manipulation in Wien Oe.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vergl. Nachtrag I A zum Localgütertarife der Oe.N.W.B., Seite 232) rückvergütet.

Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Frachtdocumenten belegte Rückvergütungs-Ansuchen nicht innerhalb sechs Monate, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.

Diese Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
1905	Oesterr. Nordwestbahn		Deutschbrod-Humpoletzer Localbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G-13 des Theiles I	Ungarn (den in den Tarif Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes einbezogenen Stationen)	Humpoletz	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen des Tarifes Theil III, Heft 1	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif Theil III, Heft 1, Nachtrag VI, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes		7 Kreuzer Nachlass von den im Nachtrag VI eingeführten Sätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1898	
1906	Oesterr. Nordwestbahn			Getreide und Hülsenfrüchte (Position G-13 laut Tarif Theil I)	Ungarischen Stationen, welche via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. via Wien instradiren	Swarow Tannwald	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamationsberechtigte Firma als alleinige Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe	Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende Februar 1898 geltend zu machen
1907	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn			Güter der Classe I	Stationen der Strecken Altpaka bis Tannwald und Seidenberg (excl. Turnau), Altpaka bis Hohenelbe, Freiheit-Johannisbad und Liebau, sowie bis Josefstadt und Chlumetz (excl. Wostroměř und Jičin)	Altpaka	Die Sendungen müssen von Altpaka als Sammelsendungen mit directen Frachtbriefen nach Triest weiterbefördert werden. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif für Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	Frachtsätze des Localtarifes für Güter der Classe II plus Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Altpaka nachweisenden Original-Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1898	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
1908	K. k. Oesterr. Staatsbahnen			Bier der Pos. B-14 der Güterclassification im Tarif-Theile I. als Frachtgut	Schwarzenau	Zwettl	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	26 kr. ö. W.	14 kr. ö. W.	12 kr. ö. W.	Im Kartirungswege	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8			9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben			Bemerkungen
						von	nach				
51	148 vom 21. December 1895	2468	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, als: Getreideschrot, Mehl (einschliesslich Spelz und Griesmehl), Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste und dergl. und Klee	Borki wielkie Bortniki Brody Bursztyn Chodorów Czernowitz Hadikfalva Kałusz Kolomea Stanislau Stryj Szczerzec Tarnopol Zabłotów	Oswięcim transit für Sendungen nach Norddeutschland	Der Frachtantheil aus dem Tarife vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Getreideverkehr ans Galizien und der Bukowina beträgt Pfennige pro 100 kg	189 167 172 175 163 218 235 177 199 185 157 153 185 204	sonach resultirt gegenüber den zugestandenen und publicirten Frachtsätzen derzeit ein Frachtnachlass von Pfennigen pro 100 kg	74 66 69 70 66 80 85 70 75 72 65 63 72 76	Giltig seit Einführung des vorbezogenen Tarifes, d. i. seit 1. October 1896
52	Nr. 127 vom 5. November 1896	1829	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Stück-, Nuss- und Würfelkohle von den Versandtstellen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. April 1896	Wien St.E.G.	Der in der Rubrik 11 bezifferte Nachlass von 3·2 Heller ist auf „3·6 Heller" richtig zu stellen			
						via Wien Nordbahnhof-Wiener Verbindungsbahn					

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn an **Mineralschmierölen** für die Zeit bis Ende December 1897 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf

circa 80.000 kg Mineralschmieröl für Maschinen,
„ 60.000 „ „ „ Waggons,
„ 60.000 „ „ „ Cylinder.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. versehen ist, nebst zwei Mustern à $^1/_2$ kg von jeder angebotenen Oelgattung bis zum **12. November 1896, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directions-Abtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Wien, am 3. November 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Giessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (517)

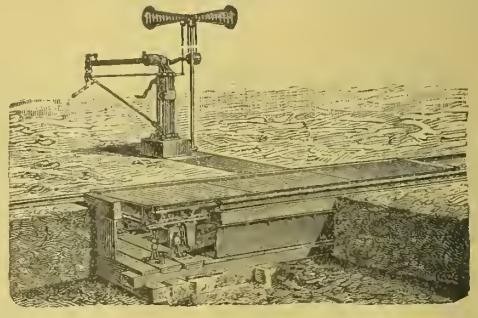
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 130. Wien, 12. November 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 30. October 1896,*) betreffend die Concessionirung einer schmalspurigen Kleinbahn Łupków-Cisna.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium dem Gutsbesitzer Hermann Ritter Czecz von Lindenwald in Kozy im Vereine mit dem k. und k. Major a. D. und Gutsbesitzer Stanislaus Klucki in Kozy die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Przemyśl—Łupków zwischen Łupków und Komańcza nach Cisna unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution von dreitausend (3000) Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

*) Enthalten in dem am 8. November 1896 ausgegebenen LXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 201.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf die gesetzliche Landeswährung lauten dürfen, zum Zwecke der Ausführung der Fortsetzungsstrecke nach Kalnica oder behufs Rückzahlung des bevorrechteten Theiles des Anlagecapitals bleibt im Sinne des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Grund besonderer Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4 Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, sowie die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte beizutreten.

Ferner sind die Concessionäre verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 12.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt.

Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Kleinbahn mit Dampfbetrieb Lupków-Cisna.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Łupków nach Cisna ist als eingeleisige Kleinbahn mit einer Spurweite von 0·76 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 20 km per Stunde herzustellen und auszurüsten.

Bei Ausführung der Bahn ist das vom k. k. Handelsministerium für die Murthalbahn vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes unter Bedachtnahme auf die für Langholztransporte erforderlichen Erbreiterungen einzuhalten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der sonstigen Baupläne, dann der Bau- und Lieferungsbedingnisse, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 26 km lange Bahnlinie Łupków—Cisna beginnt in einer zwischen den Stationen Komańcza und Łupków der Staatsbahnlinie Przemyśl—Łupków neu anzulegenden Station und zieht vorerst im Thale des Smolniczekbaches und im Weiteren im Osławabachthale unter Berührung der Ortschaft Wola michowa, sodann wendet sich die Bahn nach Süden in das Thal des Balnicabaches, erreicht die gleichnamige Ortschaft und gelangt hierauf an die Wasserscheide.

Von hier ab senkt sich die Bahn, nach Nordost abbiegend, in das Thal des Solinkabaches unter Berührung der gleichnamigen Ortschaft zum Orte Zubracze, wendet sich sodann, dem Zuge des Thales folgend, nach Osten und erreicht ihren Endpunkt bei Cisna, woselbst die gleichnamige Station im Westen der Ortschaft anzulegen ist.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die zwischen den Stationen Komańcza und Łupków neu anzulegende Station herzustellenden baulichen Anlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen im Allgemeinen nicht weniger als 60 m betragen.

Ausnahmsweise können in einzelnen durch besondere Umstände begründeten Fällen Bögen mit 50 m Radius zur Anwendung gelangen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 150 m bis 70 m hat unter Zugrundelegung der Constante 1500 und in schärferen Bögen unter Anwendung der Constante 750 zu erfolgen.

Als grösste Neigung der Bahn in den geraden Strecken wird 27 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Verlade-, resp. Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat unter Voraussetzung einer maximalen Wagenbreite von 2·4 m im Allgemeinen 3·6 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen, sowie bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen mindestens 4 m zu betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten in der Regel eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten.

In Strecken unter besonders schwierigen Bauverhältnissen ist gestattet, den Unterbaukörper mit einer Kronenbreite von 2·8 m herzustellen.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·4 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 100 oder weniger als 100 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beider-

seitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, massgebend.

Bezüglich der den Berechnungen der Brückenconstructionen zu Grunde zu legenden Verkehrslasten werden Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums besondere Vorschriften ertheilt werden.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen; bei sonstigen Wasserläufen kann, insofern deren Hochwässer kein Treibeis, Holz etc. führen, dieser Abstand auf 0·5 m ermässigt werden.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Bei sämmtlichen Herstellungen im Unterbau sind die vom k. k. Handelsministerium genehmigten Normalien für die Murthalbahn nach Thunlichkeit zu verwenden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im System des schwebenden Stosses unter Anwendung eingeklinkter Winkellaschen mit Flussstahlschienen von 17·9 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Auf eine Schienenlänge von 9 m sind 13 Schwellen einzulegen. Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen:

Länge 1·6 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm.

Die Vertheilung des Kleinmaterials hat in der Weise zu erfolgen, dass in der Geraden und in Bögen bis zum Halbmesser von 500 m auf eine Schienenlänge von 9 m 10 Unterlagsplatten und in Bögen von 150 m und darunter 26 Platten mit je 3 Nägeln entfallen.

In Bahnstrecken mit Neigungen von 20 Permille und darüber sind sämmtliche Schwellen mit 2 Unterlagsplatten zu versehen. Das weitere Detail der Oberbauconstruction ist dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, eventuell auch aus Blockwänden, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Verlade-, bezw. Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Verlade-, bezw. Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Verlade-, resp. Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Verlade-, bezw. Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Lemberg zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber im Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

2 Tenderlocomotiven,
2 Personenwagen,
2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen),
26 Lastwagen verschiedener Gattungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 7·5 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Vorrichtung zum Pulsometriren, eine Luftsaugebremse und eine Handbremse, sowie beiderseits Rohranschlüsse für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung, ferner sind dieselben an beiden Stirnseiten mit Schneepflugscharen zu versehen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und sowohl mit der durchgehenden Bremse als auch mit der Handbremse zu versehen.

Sämmtliche Lastwagen sind mit der Rohrleitung für die Dampfheizung, ferner mindestens 50 Percent derselben mit der durchgehenden Bremse und der Handbremse, der Rest derselben mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Die Vorlage der schematischen, mit den Angaben über die grösste Breite, Höhe und Länge, sowie über die Achsdrücke und Achsenentfernungen der Fahrbetriebsmittel versehenen Skizzen für den Fahrpark hat gleichzeitig mit jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerksteiligen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 30. October 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 528. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. November beantwortete Se. Excellenz der Herr Handelsminister Freiherr von Glanz eine Interpellation der Abgeordneten Biankini und Genossen in Betreff der Besserung der Bezüge der Seeleuchten-Assistenten, wie folgt:

„In der Sitzung vom 2. Juni d. J. haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen in Betreff der Besserung der Bezüge der Seeleuchten-Assistenten eine Interpellation an mich gerichtet, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe:

Nach dem gegenwärtigen Stande ist für die Bedienung der Seeleuchten ein Personal von 106 Assistenten vorgesehen, welche in fünf Classen eingetheilt sind und Jahreslöhnungen von 600, 500, 450, 400 und 350 fl. beziehen, wozu noch 86 Gehilfen mit einer jährlichen Löhnung von 60 bis 300 fl. hinzukommen.

Die Assistenten bilden das eigentliche Seeleuchten-Personal, indem dieselben sich ausschliesslich dem Seeleuchtendienste widmen und, obwohl sie keine effectiven Staatsdiener sind, als fix angestellt gelten und der Vorrückung in höhere Classen theilhaftig werden.

Die Gehilfen sind dagegen nur provisorisch mit einem je nach dem Umfange ihrer Leistungen verschiedenen Monatslohne angestellte Individuen, und sind dies entweder Personen, welche eine andere Berufsbeschäftigung haben und nebenbei den Dienst bei kleinen Hafenleuchten (auch Arzberger Leuchten) besorgen, oder aber, und zwar bei grösseren Leuchten, die Frauen und erwachsenen Söhne der Assistenten. Wie es die Natur des Gehilfendienstes mit sich bringt, richtet sich derselbe nach dem augenblicklichen Bedarfe, und werden die Löhnungen dieses Personals nur in Ausnahmsfällen erhöht, wohl aber nimmt die Seeverwaltung auf die tüchtigeren Gehilfen, insbesondere unter den Söhnen von Assistenten, welche sich dem Seeleuchtendienste ausschliesslich widmen wollen, dadurch Bedacht, dass sie bei guter Verwendung auf erledigte Assistentenstellen aufgenommen werden.

Wenn in der besprochenen Interpellation behauptet wird, dass die Seeleuchten-Assistenten höchstens 400 fl. jährlicher Löhnung beziehen, so trifft dies mit Hinblick auf die eingangs angeführten fünf Löhnungskategorien nicht zu. Ebenso unzutreffend ist die Behauptung, dass sich die Assistenten aus eigenen Mitteln die Dienstmontur anschaffen müssen.

Eine Uniform ist für das Seeleuchten-Personal gar nicht vorgeschrieben und wird von demselben, mit Ausnahme der Leuchtthurm-Assistenten in Triest, welchen die Uniformsorten von der Seeverwaltung unentgeltlich verabfolgt werden, auch nicht getragen.

Da das Seeleuchten-Personal kein definitiv angestelltes ist (ähnlich wie bei der Regie der Fahrzeuge und der Bagger), so hat dasselbe eigentlich keinen Anspruch auf eine Pensionsversorgung. Was aber einem dienstuntauglich gewordenen Seeleuchten-Assistenten nicht im Rechtswege gebührt, wird demselben im Wege der Allerhöchsten Gnade zutheil, indem es seit Jahren Uebung ist, für solche Assistenten bei anstandsloser Dienstleistung eine jährliche Gnadengabe im Ausmasse desjenigen Betrages, welcher nach den für das effective Dienerpersonal geltenden Pensionsvorschriften und nach Massgabe der Dienstzeit entfallen würde, Allerhöchstenorts zu erwirken.

Wenn nun auch der Seeleuchtendienst mit grosser Verantwortlichkeit und vielen Entbehrungen verbunden ist, so sind diese Dienstposten bei unseren Seeleuten, mit welchen die Stellen ausschliesslich besetzt werden, doch immer sehr beliebt, was am besten durch die zahlreichen Bewerbungsgesuche bekundet wird.

Im Ganzen sind die Bezüge der Seeleuchten-Assistenten nicht wesentlich geringer als diejenigen des Lootsenpersonals, wobei noch in Betracht kommt, dass alle Assistenten mit wenigen Ausnahmen Naturalwohnungen benützen, ohne dass ihnen hiefür irgend ein Lohnabzug gemacht wird, dass ferner bei vielen Leuchten Gemüsegärten dem Personal zur freien Benützung stehen, welche die Hauswirthschaft erleichtern, und dass endlich fast sämmtliche Assistenten im Fischfange eine Nahrungsquelle finden können.

Wenn die Regelung, bezw. die Besserung der Bezüge des effectiven Dienerpersonals durchgeführt sein wird, so soll es meinerseits an Bemühungen nicht fehlen, um auch eine Verbesserung der Lage des Seeleuchten-Personals herbeizuführen."

In derselben Sitzung interpellirten die Abgeordneten Neuber und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister über den heutigen Stand der Ausführung des Donau-Oder-Canals, sowie der Anlage eines oder mehrerer Häfen in Wien.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenstheilung für eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus im Kohlenhofe III.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus als Anbau an das bestehende Cantinengebäude im Kohlenhofe III am Wiener Nordbahnhofe im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7131/IV.]

— (Bauconsenstheilung für die Verlängerung eines Requisitenschuppens im Kohlenhofe III in Wien.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Verlängerung des Requisitenschuppens im Kohlenhofe III am Wiener Nordbahnhofe, der Hermine von Troll gehörig, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 7102/IV.]

— (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für Anbauten an die Wächterhäuser Nr. 12 und 24.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Anbauten an die Wächterhäuser Nr. 12 der Nordbahnstrecke Floridsdorf—Wagram und Nr. 24 der Nordbahnstrecke Wagram – Gänserndorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7101/IV.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Ladestelle in km 263·5/9.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Errichtung einer öffentlichen Ladestelle in km 263·5/9 der Linie Schönbrunn—Troppau mit der Bezeichnung „Ladestelle Strzebowitz" im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7014/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Einheitliche Gläserausrüstung der Handsignallaternen.) Das Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 21. October 1896 hinsichtlich der einheitlichen Gläserausrüstung der Handsignallaternen mit Wirksamkeit vom 1. November Folgendes verfügt:

1. alle Strecken- und Weichenwächter sind mit runden verstellbaren Handsignallaternen mit rothen, grünen und weissen Gläsern zu betheilen; für Wechselwächter ist der etwa noch vorhandene Vorrath an viereckigen Handsignallaternen mit je einem rothen und grünen Glase und zwei weissen Gläsern nur auf Nebenlinien zu verwenden, und sind diese letzteren Handsignallaternen successive gleichfalls durch runde Handsignallaternen zu ersetzen;
2. das Stationspersonale, ausschliesslich der Wechselwächter, hat vierscheinige Handsignallaternen mit je vier weissen Gläsern zu erhalten;
3. die Zugführer und Stockmänner bei den Zügen sind mit dreischeinigen Handsignallaternen mit je einem rothen, grünen und weissen Glase, alle übrigen Zughegleiter mit vierscheinigen Handsignallaternen mit je einem grünen und drei weissen Gläsern auszurüsten. [P.-Z. 6232/IV.]

Ausland.

Frankreich. (Eröffnung neuer Bahnlinien.) Die im Departement der Ardennen gelegene Localbahn Nouzon-Gespunsart (7·9 km) ist mit der Haltestelle la Forge und den Zwischenstationen la Cachette und Neufmanil am 16. August dem Betriebe übergeben worden; die Westbahn hat am 23. August auf der Linie Saint Germain—Poissy die Strassenbahnzüge mit Speisewagen dem Verkehre übergeben; die Südbahn hat die bereits am 24. August vorläufig in Betrieb genommene Linie Tournemire — le Vigan (61 km) mit den Zwischenstationen Labastide Pradines (Haltestelle), Lapanouse de Cernon, Sainte Eulalie de Cernon, l'Hospitalet, Nant-Comberedonde, Saullières, Alzon (Gard), Aumessas, Arre et Bez und Avèze Molières endgiltig eröffnet; die Nordbahn hat am 1. September von der Linie Cateau—Laon die Strecke Vassigny—Lesquielles (17·528 km) mit den Zwischenstationen Mennevret, Tupigny, Grand Verly Vadencourt, Lesquielles Saint Germain (Haltestelle) und Petit Verly (Haltepunkt) dem Verkehre übergeben; ferner sind die im Departement Charente Inférieure gelegenen wirthschaftlichen Bahnen Saint Jean d'Angely-Marans, Saint Jean-Civray und Saint Jean-Cognac-Rouillac am 4. October eröffnet worden.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Bahnlinien.) Folgende Bahnlinien sind als gemeinnützig erklärt worden: Die vom Departement Loir et Cher der Strassenbahn-Gesellschaft von Loir et Cher concessionirten, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Strassenbahnen mit mechanischer Zugförderung

1. von Montrichard zum Anschlusse nach Cellettes an die Eisenbahn von allgemeinem Interesse St. Aignan Noyers-Blois (Vorstadt von Vienne),
2. von Oucques nach Vendôme;

die vom Rhônedepartement der Lyoner Strassenbahn-Gesellschaft concessionirte, für den Personen- und Eilstückgut- (Messagerie) Verkehr bestimmte schmalspurige Strassenbahn mit mechanischer Zugsförderung von Lyon nach Cusset Villeurbanne nebst Zweigbahn vom Bascule-Platz nach dem Platz Croix-Luizet; die für den nicht öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahn vom Südtheile der Champigneullesgrube an die Ostbahn (Linie Paris—Avricourt); die vom Rhônedepartement auf 75 Jahre concessionirte, für den Personenverkehr bestimmte schmalspurige elektrische Strassenbahn vom Boulevard la Croix Rousse in Lyon nach Caluire; ferner die der Nanter Strassenbahn-Gesellschaft concessionirten, für den Personen- und Güterverkehr bestimmten, durch Pressluft zu betreibenden beiden Strassenbahnen der Pariser Strasse und von Grillaud.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung der Winterfahrordnung im Dampferverkehr Fiume-Ancona und Fiume-Venedig.) Die Direction der „Adria" verlautbart, dass im Bereiche der Dampferlinien Fiume—Ancona und Fiume—Venedig die Winterfahrordnung mit Giltigkeit vom 1. November 1896 bis Ende März 1897 in Kraft getreten ist, welcher zufolge der Verkehr der gesellschaftlichen Dampfer auf je eine Fahrt per Woche in beiden Richtungen beschränkt wurde.

Regulirung der Donau im Bereiche Ungarns. (Erweiterung von Winterhäfen.) In Folge des günstigen Umstandes, dass aus dem in Ausbaggerung begriffenen Vedresházaer Durchstiche unterhalb Szegedin die Theiss durch eigene Energie ungefähr 400.000 m³ Materiale fortgerissen hat, ist der kgl. ungarische Ackerbauminister in die Lage versetzt worden, vier grosse Bagger für die Donau-Winterhäfen zur Verfügung zu stellen. Namentlich werden noch in diesem Jahre die Winterhäfen in Semlin, Futtak, Baracska, Tolna, Budapest-Lágymányos und Komorn erweitert werden, wodurch ansgiebiger Raum für die Bergung einer grösseren Anzahl von Schiffen während des Winters gewonnen werden wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXVIII. Stückes.) Das am 7. November herausgegebene CCXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 2664: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 24. October 1896, Z. 137.343/I, betreffend die theilweise Aufhebung der über den Kreisbereich Dolnja-Tuzla exclusive eines Theiles des Bezirkes Maglaj, sowie der Stadt Maglaj verhängten Sperre.

Nr. 2665: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 4. November 1896, Z. 13.020, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

Nr. 2666: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. November 1896, Z. 177 681, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Mähren nach Böhmen.

Verlosungen.

Am 20. October:

Torontáler Localbahn. 4½ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 31. October:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (Rückzahlung ab 1. Mai 1897).

Am 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten II. Em., 4 pCt. Silberprioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai 1897).

Convocation von Gläubigern.

Mähr.-schlesische Centralbahn in Liquidation. Die Gläubiger der Mähr.-schlesischen Centralbahn, bezw. der Mähr. schlesischen Centralbahn in Liquidation werden aufgefordert, ihre Forderungen wider die Gesellschaft zur Anmeldung zu bringen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Einbeziehung der Station Feucht in den Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1895.

Mit Wirksamkeit ab 10. November 1896 wird die Station Feucht der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen in die Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes Nr. 1 (für Holz), Seite 78 des Tarifes, einbezogen:

Nach Lindau transit von	a/b Centimes für 100 kg	c
Feucht	114	105

Auf Seite 115 des Tarifes ist der Stationsname Feucht mit einer Entfernung von 317 km nachzutragen.

Wien, am 7. November 1896. [806]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung der neuen Classentarife, Theil II, Hefte Nr. 1—3.

Für den Classengutverkehr mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) gelangen mit 1. Jänner 1897 unter gleichzeitiger Aufhebung der seitherigen Classentarife, Theil II, Heft Nr. 1 bis 3, vom 1. Jänner 1895 nebst Nachträgen die folgenden neuen Tarife zur Einführung;

1. Theil II, Heft Nr. 1, für den Verkehr mit Stationen der kgl. Württembergischen und grossherz. Badischen Staatsbahnen;
2. Theil II, Heft Nr. 2, für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg;
3. Theil II, Heft Nr. 3, für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn, der Main-Neckar-Eisenbahn und der kgl. Eisenbahn-Directionen Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken.

Der Preis der neuen Tarife, welche gegen seither Frachterhöhungen mit sich bringen werden, wird später bekannt gegeben werden.

Wien, am 10. November 1896. [807]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von bestimmten Artikeln.

Mit 1. December 1896 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von bestimmten Artikeln zwischen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Schlesien und Galizien) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, sowie Lindau transit, ferner Stationen der schweizerischen Bahnen andererseits in Kraft.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel und Schaffhausen, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, bezw. Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherz. Badischen Staatseisenbahnen.

Gleichzeitig erscheint zu diesem Tarife ein Anhang, welcher Coursdifferenzen enthält, die gegenwärtig unberücksichtigt bleiben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Kreuzer und des Anhanges hiezu zum Preise von 5 Kreuzer per Stück erhältlich.

Wien, am 7. November 1896. [808]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-Berezowica (Tarnopol) und der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der normalspurigen Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów-Berezowica (Tarnopol) und der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce gelangt der Nachtrag VIII zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Tarife und Kilometerzeiger für die genannten Bahnlinien.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 6. November 1896. [809]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1891.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt unter gleichzeitiger Aufhebung des vom 1. Jänner 1894 giltigen, bis auf Widerruf eingeführten Anhanges zu dem Localgütertarife eine Neuauflage dieses Anhanges, enthaltend ermässigte Frachtsätze für verschiedene begünstigte Güter in bestimmten Stationsverbindungen, zur Ausgabe.

Abdrücke dieses Anhanges sind zum Preise von 10 kr. bei der Direction der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und in allen Stationen der gesellschaftlichen Linien erhältlich.

Wien, am 10. November 1896. [810]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Stempelpflichtigkeit der Cessionsurkunden bei Reclamationen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferzeitversäumung, sowie anderen Entschädigungen, mit Ausnahme von Frachterstattungsansprüchen.

In Abänderung der Kundmachung ddto. Wien, im April 1896 (siehe Nr. 44 ex 1896 dieses Blattes, Seite 836), wird hiemit bekannt gegeben, dass laut Intimation des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. September 1896, Z. 7005/I, in Gemässheit des Erlasses des hohen k. k. Finanzministeriums vom 16. Juli 1896, Z. 44.389 ex 1895, Cessionsurkunden, in welchen Reclamationsansprüche wegen Verlust, Minderung, Beschädigung, Lieferfristversäumung, sowie anderen Entschädigungsforderungen entgeltlich an Dritte abgetreten werden, nicht nach Scala III, sondern in gleicher Weise wie Cessionsurkunden über Frachterstattungs- und Refactieansprüche gemäss T.-P. 32, 2f, gg, nach Scala II und dem Werthe des Entgeltes zu stempeln sind.

Wien, im October 1896. [811]

Localbahn Melnik-Mscheno.

Eröffnung von Theilstrecken der Localbahn Melnik-Mscheno für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr.

Am 15. November 1896 wird die Theilstrecke Melnik—Lhotka und die Flügelstrecke Lhotka—Střednitz, ferner am 20. November 1896 die Theilstrecke Lhotka—Nebužel der Localbahn Melnik-Mscheno, und zwar vorerst nur für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet.

Zur Eröffnung gelangen folgende Stationen: Wrutitz-Jelenitz, Lhotka-Střednitz und Nebužel, sowie die Haltestelle Jenichow. Die vorbenannten Stationen werden für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Jenichow nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet. Die Eröffnung der Stationen für den Gesammtverkehr wird später erfolgen und dies mit besonderer Kundmachung verlautbart werden.

Die normalspurige Localbahn Melnik-Mscheno, deren Betrieb die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn besorgt, schliesst in der Station Melnik an diese Bahn an.

Explosive Güter werden auf dieser Localbahn nicht befördert.

Wien, im October 1896. [812]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Melnik-Mscheno.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine für die Güteraufnahme.

In Ergänzung der Kundmachung vom September 1896, betreffend die Schlusstermine pro 1896 für die Güteraufnahme, geben wir hiemit bekannt, dass die Güteraufnahme in Budapest und den oberhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen nach Donaustationen oberhalb Wien (auch Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau, Regensburg) mit 16. November, die Güteraufnahme von Schiffsstationen unterhalb Budapest speciell nach Wien (Praterquai, Nordbahnlände, Donauquai-Bahnhof) mit 20. November pro 1896 definitiv geschlossen wird.

Der Thalgutverkehr der Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab unter sich und nach Budapest, ferner die laut September-Kundmachung noch offenen Verkehre werden bis auf Weiteres aufrechterhalten.

Wien, am 10. November 1896. [813]

Die Direction.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Giesserei-Roheisen.) Am 20. October sind Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen im Verkehre von Stationen der Directionsbezirke Elberfeld und Essen nach den Stationen Guben des Directionsbezirkes Berlin, Sorau des Directionsbezirkes Breslau, Driesen-Vordamm, Landsberg a. Warthe und Vietz des Directionsbezirkes Bromberg, sowie Schwiebus des Directionsbezirkes Posen in Kraft getreten. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

— (Verkehr mit der neueröffneten Bahnstrecke Georgenthal—Friedrichroda.) Am 1. November ist die 10·06 km lange Nebenbahnstrecke Georgenthal—Friedrichroda, Fortsetzung der bestehenden Nebenbahn Fröttstädt—Friedrichroda, dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

An der neuen Bahnstrecke liegen die Haltestelle Schönau-Ernstroda, der neue Bahnhof Friedrichroda und am Endpunkte der Neubaustrecke der Haltepunkt Reinhardsbrunn. Die Stationen Schönau-Ernstroda und Friedrichroda erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut-, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren; die Station Friedrichroda erhält ausserdem die Befugniss zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen. Der Haltepunkt Reinhardsbrunn dient nur dem Personen- und Gepäcksverkehre.

— (Eisenbahn-Personen- und -Gepäckstarif, Theil II.) Mit 1. November ist der vorstehend bezeichnete neue Tarif zur Einführung gelangt. Derselbe enthält besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatsbahnen. Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. Durch den neuen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1894 nebst Nachtrag aufgehoben.

— (Verkehr mit dem neueröffneten Bahnhofe Geestemünde [Fischereihafen].) In Geestemünde ist am 1. November ein neuer Bahnhof eröffnet worden, welcher von dem Stationsgebäude Geestemünde 2·8 km entfernt liegt und die Bezeichnung „Geestemünde (Fischereihafen)“ erhalten hat.

Auf dem neuen Bahnhof, welcher hauptsächlich dem Fischversandt dienen soll, befindet sich eine besondere Güterabfertigungsstelle, und können auf demselben Eil- und Frachtstückgut-, sowie Wagenladungssendungen mit directen Frachtbriefen aufgegeben und abgenommen werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren, Leichen und Sprengstoffsendungen ist ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab finden die in den deutschen und internationalen Verkehren für die Stationen Geestemünde (Freihafen-Bahnhof und Zollinlandsbahnhof) für die Beförderung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen bestehenden Frachtsätze und Tarifkilometer auch im Verkehre mit der neuen Tarifstation Geestemünde (Fischereihafen) unverändert Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Braunkohle.) Mit Giltigkeit vom 1. November sind Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Braunkohlen in Ladungen von 10.000 kg von Senftenberg nach Reinickendorf (Dorf), Erkner, Fredersdorf und Neuenhagen, sowie von Petershain nach Bernau, Blankenburg bei Berlin, Kremmen, Neuenhagen, Pankow-Schönhausen, Reinickendorf (Dorf), Strausberg und Velten in Kraft getreten. Ueber die Höhe der Frachsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1909	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle der Pos. A, 7 a und Eisen und Stahl der Pos. E, 8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Münzzuschlag	Neuberg	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	8	5	3	Im Kartirungswege		
			Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	oder vice versa					7	5	2			
			Erze der Pos. E, 25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Eisenerz	Neuberg (Hochöfen)			Bestehen keine directen Frachtsätze		34·2				
				Krumpenthal Verladestelle						33·7				
				Erzberg						31·8				
			Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Fohnsdorf						38				
				Leoben S.B.						22				
1910	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Cement aus der Pos. C, 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Stein Verladestelle	Fiume Görz Mattuglie-Abbazia Monfalcone Ronchi S.B. Sagrado Triest S.B. Triest-Freihafen Pola Rovigno Triest-S. Andrea	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Frachtzahlung für mindestens b) 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. c) 10.000 kg } Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) b) c) Heller 166 146 75 193 169 85 157 138 72 175 154 78 175 154 78 184 162 82 166 144 75 207 188 96 257 184 94 178 144 78		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1911	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer	Im Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893 des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen deutschen Stationen	Saaz, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Einhaltung der Bestimmungen des im Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893, für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen Ausnahmetarifes 18 für gebraucht., leer zurückgehende Bierfässer	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Im Verkehre nach Saaz (B.E.B.) wird für gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer, welche in von Saaz (B.E.B.) beladen eingelangte Bierspecialwagen verladen und nach dem Herkunftsbahnhofe des Bierspecialwagens als Frachtgut zurückgesendet werden, die Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer, mindestens jedoch für 1000 kg pro Wagen zu den Sätzen des Specialtarifes III berechnet, sofern sich nicht nach den Bestimmungen des Tarifheftes I eine billigere Fracht ergibt. Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung		Im Kartirungswege		
1912	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tahelle	oder nach Altkladno, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	oder von den im Theil II, Heft 2 (giltig vom 1. August 1893) des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband im Verkehre mit Station Kladno der Buschtěhrader Bahn angeführten deutschen Stationen	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tahelle		Im Kartirungswege		

Zwischen Altkladno und den deutschen Stationen sind die um nachstehende Beträge erhöhten Frachtsätze der Station Kladno (Siehe Seite 13 und 59 des Heftes 2 des vorbezeichneten Verbandtarifes) anzuwenden:

pro 100 Kilogramm in Mark											
Eilgut	Stückgut-Classe		Wagenladungs-Classe				Specialtarife				
	I	II	A1	B	C1	C2	A2	I	II	III	
33	12	10	6	8	10	11	6	8	5	2	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1913	Eisenbahn Wien-Aspang		Granulirten Schlackensand	Kl.-Schwechat	Wien E.W.A.	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	5·2	4·5	0·7	Im Kartirungswege		
1914	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Aujezd-Luhatschowitz Hradschowitz Nezdenitz Poppowitz Ung.-Brod	Bisenz-Pisek transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1897	Localtarif	kr. 14·4 11·8 15·6 10·8 13·4	kr. 13·4 10·8 14·6 9·8 12·4	kr. 1 1 1 1 1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Anjezd-Luhatschowitz Hradschowitz Nezdenitz Poppowitz Ung.-Brod				14·4 11·8 15·6 10·8 13·4	12·9 10·8 12·9 9·8 12·4	1·5 1 2·7 1 1			
1915	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kladno, Duby, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner-Schacht)	Mödling Hennersdorf Biedermannsdorf Maria-Lanzendorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	kr. 60 60 55·5 55		Im Kartirungswege		Das Ausladen der Sendungen in Biedermannsdorf und Maria-Lanzendorf haben die Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist selbst zu besorgen
1916	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Salzburg Leonhard-Drachenloch (Gartenau) Söll-Leukenthal Kirchbüchl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	kr. 60 69 73 79	kr. 56 65 67·8 73	kr. 4 4 5·2 6	Im Kartirungswege		
1917	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Vöslau-Gainfarn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Briquetts, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	43 kr.	33·5 kr.	9·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf ihre eigenen Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist besorgen zu lassen

Fortlaufende Nummer	1	1	1
Die Publication erfolgt	2	2	2
von der Namen der	3	3	3
Das Zugestündniss wird gemacht für Artikel	4	4	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	5	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	5	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	6	6
und gilt in der Zeit	7	7	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	8	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	9	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	10	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	11	11
Art der Durchführung	12	12	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	13	13
Besondere Bemerkungen	14	14	14

1918	1919	1920
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
Niederschlesische Kohle und Coaks	Niederschlesische Kohle und Coaks	Coaks / Niederschlesische Kohle und Coaks
Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. Jäoner 1889 und von Mittelsteine St.E.G.	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G.	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G.
Brünn loco und traosit (für Senduogen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Schimitz, ferner Königsfeld und Austerlitz via Brünn	Landskron Olmütz St.E.G. loco Littau Miglitz Mistelitz Stefanau Budigsdorf Hohenstadt Blansko Kroman Misliz Grusshach-Schönau Laa Prättingsdorf Mistelbach Ladendorf Wolkersdorf Triebitz loco	Grammat-Neusiedl loco und transit Trautmannsdorf, Wilfleinsdorf, Bruck a. L. Loc.-B. loco und transit für Stationen der Strecke Bruck—Hainburg Fischamend, Kleinneusiedl, Schwadorf, Mannersdorf via Stadlau—Wien—Götzendorf
	Triebitz transit (für Stationen der Localbahn Prossnitz-Triebitz exclusive Prossnitz)	
Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen
Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897
Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Tbeil II, Heft 3, Nachtrag IV des Localtarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. März 1888	Tarif vom 1. November 1892 / Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zu Tbeil II, Heft 3, des Localtarifes der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888
Verschieden	Verschieden	Verschieden
4 kr.	6·7 6·6 7·9 7·4 7·9 7·4 5·4 2·0 7·0 10·0 10·0 5·0 5·0 5·0 3·3 4·4 2·4	13·5 kr. / 13·5 kr.
Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind längstens bis Ende März 1898 einzusenden	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind
		Für niederschlesische Koble bat dieser Nachlass keine Giltigkeit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1921	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Wien Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Umschlage nach solchen Schiffsstationen, in welchen sich keine Bahnstation befindet	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	28·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und die dazugehörigen Documente, durch welche die vorstehend angegebene Destination nachgewiesen wird. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
1922	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Mittelsteine (St. B. G.) Wenzeslausgrube Rubengrube Neurode Möhlten	Caslau loco Pardubitz loco Chrudim	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Nachtrag VIII zum directen Tarife vom 1. Juni 1889	Verschieden	3·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe.	
1923	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Neuroder Reviere	Neurode Rubengrube Wenzeslausgrube Möhlten	Rossitz (S.N.D.V.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif für die Beförderung niederschlesischer Kohle nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889. Nachtrag VIII vom 15. Jänner 1895	Kreuzer 37·7 38·0 39·2 36·9	Kreuzer 34·2 34·5 35·7 33·4	Kreuzer 3·5 3·5 3·5 3·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
1924	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine (St.E.G.)	Pardubitz (S.N.D.V.B.) Chrudim Caslau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 39·1 41·1 50·7		Im Kartirungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1925	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Kralup Bubna	Königstadtl	Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 15. October 1886	37 34·6	35 32·6	2 2	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, babnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
				Kralup Bubna	Krinec				35·1 32·7	32 29·6	3·1 3·1			
				Kralup Bubna	Rožďalovic				38 35·6	36 33·6	2 2			
			Mineralische Kohle	Kralup Bubna	Libaň-Psinic				38·5 36·1	36·5 34·1	2 2			
1926	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn und Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Buschtěhrad Duby Altkladno Neukladno Kladno Stěbichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) via Böhm.-Brod—Koliu	Iglau Oe.N.W.B.	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. April 1895	57·4 kr.	44·6 kr.	12·8 kr.	Im Kartirungswege		
1927	**Südbahn-Gesellschaft**		Kartoffel	Laibach S.B.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	65 Heller bezw. inclusive ungar. Steuer	52	13	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Unterschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
53	Nr. 128 vom 7. November 1896	1863	Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, als Frachtgut	Sečbau	Burgau Neudau	Die Angaben in Rubrik 7 sollen lauten: „Vom 10. November bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 131. Wien, 14. November 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate September 1896 und Vergleich der Einnahmen der ersten neun Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate September 1896 und Vergleich der Einnahmen der ersten neun Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate September 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich am 15. September die 19·213 km lange Localbahn Zwittau-Polička;

in Ungarn am 13. September die 112·24 km lange Strecke Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz der Neográder Comitatsbahn.

Im Monate September 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 16,579.514 Personen und 10,692.204 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 34,775.312 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1114 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 16,614.496 Personen und 9,812.215 t Güter, 33,601.325 fl., oder per Kilometer 1123 fl., daher resultirt für den Monat September 1896 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·8 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 30. September 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 121,055.211 Personen und 84,424 645 t Güter, gegen 120,304.044 Personen und 80,444.115 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 270,608.693 fl., im Vorjahre auf 255,701.579 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 30.786 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 29.730 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 8790 fl., gegen 8601 fl. im Vorjahre, das ist um 189 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 13.185 fl., gegen 12.902 fl. im Vorjahre, das ist um 283 fl., mithin um 2·2 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten neun Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61 353
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	36.967
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	33.568
4. Leoben-Vordernberger Bahn	28.415
5. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.623
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.579
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.912
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.292
9. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.866
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.136
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.979
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.119
13. Böhmische Nordbahn	13.736
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.560
15. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	12.176
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.835
17. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	11.604
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.984
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10 112
20. Eisenbahn Wien-Aspang	9.388
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.654
22. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.711
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.659
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.225

		Gulden
2.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	20.223
3.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	18.154
4.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16.119
5.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	15.429
6.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.356
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	12.991
8.	Kuttenberger Localbahn	11.799
9.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	10.781
10.	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.753
11.	Bozen-Meraner Bahn	10.691
12.	Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald	10.552
13.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.697
14.	Budapester Localbahnen	9.033
15.	Neutitscheiner Localbahn	8.539
16.	Localbahn Petroszény-Lupény	8.332
17.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	7.883
18.	Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	7.361
19.	Localbahn Innsbruck - Hall i. T. (Dampftramway)	7.184
20.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.112
21.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.375
22.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5.871
23.	Gölnitzthal-Bahn	5.013
24.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	5.009
25.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.925
26.	Poprádthal-Bahn	4.709
27.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.327
28.	Unterkrainer Bahnen	4.304
29.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.164
30.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.973
31.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.895
32.	Bukowinaer Localbahnen	3.728
33.	Kremsthal-Bahn	3.596
34.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.593
35.	Valsugana-Bahn	3.579
36.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.568
37.	Ungthal-Bahn	3.500
38.	Localbahn Csorba-Csorbató (Zahnradbetrieb)	3.432
39.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.324
40.	Salzkammergut-Localbahn - Actiengesellschaft	3.287
41.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.201
42.	Torontaler Localbahnen	3.193
43.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.135
44.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.092
45.	Számosthal-Bahn	2.971
46.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.901
47.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.892
48.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.863
49.	Háromszéker Localbahnen	2.852
50.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localb. Salzburg-Lamprechtshausen	2.783
51.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.765
52.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.758
53.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.755
54.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.687
55.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.683
56.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.645
57.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.639
58.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.547
59.	Localbahn Kaschau-Torna	2.533
60.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.488
61.	Localbahn Auspitz	2.453
62.	Localbahn Budapest-Gran	2.445
63.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.427
64.	Zagorianer Bahn	2.411
65.	Mühlkreis-Bahn	2.403
66.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.379
67.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	2.328
68.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.323
69.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.310
70.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.303
71.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.292
72.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	2.273
73.	Mährische Westbahn	2.267
74.	Localbahn Asch-Rossbach	2.246
75.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.235
76.	Steyrthal-Bahn	2.229
77.	Localbahn Terret-Kowászna	2.215
78.	Székler Eisenbahn	2.203
79.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.143
80.	Localbahn Plan-Tachau	2.124
81.	Böhmische Commercialbahnen	2.103
82.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	2.099
83.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.088
84.	Welser Localbahn	2.040
85.	Slavonische Localbahn	2.015
86.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.991
87.	Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.969
88.	Murthal-Bahn	1.961
89.	Localbahn Körös-Belovár	1.939
90.	Löcsethal-Bahn	1.924
91.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.921
92.	Localbahn Wotic-Selčan	1.900
93.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.845
94.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.843
95.	Bihárer Vicinalbahnen	1.828
96.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.749
97.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.749
98.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.747
99.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.741
100.	Gailthal-Bahn	1.721
101.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.708
102.	Szilágysager Eisenbahn	1.696
103.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.691
104.	Ybbsthal-Bahn	1.664
105.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.659
106.	Localbahn Zwittau-Polička	1.602
107.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.597
108.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.553
109.	Békéser Comitatsbahnen	1.544
110.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.532
111.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.528
112.	Csetnekthal-Bahn	1.524
113.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.491
114.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.453
115.	Muranythal-Bahn	1.448
116.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.447

	Gulden
117. Zsitvathal-Bahn	1.432
118. Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.417
119. Kolomeaer Localbahnen	1.416
120. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Polgar	1.361
121. Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.357
122. Friauler Localbahn	1.313
123. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.272
124. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.261
125. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	1.223
126. Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.220
127. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.189
128. Neográder Comitatsbahn	1.115
129. Matraer Vicinalbahnen	1.099
130. Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.053
131. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.045
132. Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	1.045
133. Localbahn Borossebes-Menyháza	1.036
134. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.027
135. Felek-Fogáraser Localbahn	1.020
136. Localbahn Steinamanger-Rum	1.016
137. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	997
138. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	931
139. Békes-Csanáder Localbahn	925
140. Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	916
141. Localbahn Postelberg-Laun	897
142. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	881
143. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	865
144. Localbahn Kaposvár-Fonyod	813
145. Boldvathal-Bahn	803
146. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	773
147. Localbahn Karczag—Tisza-Füred	771
148. Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	719
149. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	703
150. Ungarische Südostbahn	697
151. Localbahn Zsebely-Csakovár	653
152. Localbahn Pápa-Csorna	641
153. Localbahn Warasdin-Golubovec	597
154. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	588
155. Localbahn Raab-Veszprém-Dombovár	525
156. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	524
157. Localbahn Pancsova-Petrovoszello	424
158. Taraczthal-Bahn	133

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	12·5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	10·4
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	7·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	6·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	4·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·3
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·6
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·0
Mohács-Fünfkirchner Bahn	2·9
Eisenbahn Wien-Aspang	2·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	2·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·0
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·7
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·0

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	89·1
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	43·8
Localbahn Borossebes-Menyháza	31·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	29·5
Murthal-Bahn	28·5
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	28·0
Békés-Csánader Localbahn	21·8
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	18·5
Welser Localbahn	18·1
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	17·1
Mährische Westbahn	15·9
Localbahn Auspitz	15·8
Friauler Bahn	15·0
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	14·6
Stauding-Stramberger Localbahn	13·9
Torontaler Localbahnen	13·7
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	13·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	13·0
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	12·6
Budapester Localbahnen	12·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	11·7
Localbahn Kaschau-Torna	10·0
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	9·8
Kuttenberger Localbahn	9·7
Holics-Gödinger Localbahn	9·4
Slavonische Localbahn	8·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	8·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	8·2
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·9
Bozen-Meraner Bahn	7·8
Gölnitzthal-Bahn	7·8
Bihárer Vicinalbahn	7·6
Localbahn Ruma-Vrdnik	7·5
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	7·0
Steyrthal-Bahn	6·8
Localbahn Strakonitz-Winterberg	5·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	5·6
Számosthal-Bahn	5·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·2
Gailthal-Bahn	4·6
Székler Eisenbahn	4·4
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	4·4
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	4·0
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	4·0
Matraer Vicinalbahnen	3·6
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Polgar	3·4
Zsitvathal-Bahn	3·4
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	3·3
Kremsthal-Bahn	3·0
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	2·7
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2·6

	%
Neutitscheiner Localbahn	2·2
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	2·1
Haromszéker Localbahnen	2·1
Csetnekthal-Bahn	2·0
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1·8
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	1·7
Békéser Comitatsbahnen	1·7
Unterkrainer Bahnen	1·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·5
Szilágysager Eisenbahn	1·5
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·3
Taraczthal-Bahn	1·0
Localbahn Körös-Belovár	0·8
Localb. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	0·8
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	0·5
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	0·4

Die Localbahnen Maros-Vásárhely—Szász-Régen nnd Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen des kilometrischen Ergebnisses nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	1·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·1
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	5·9

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Mühlkreis-Bahn	0·1
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	0·2
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	0·4
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·6
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	1·0
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	1·0
Localbahn Száthmár—Nagybánya	1·3
Böhmische Commercialbahnen	1·4
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1·4
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·7
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	1·7
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1·8
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	2·1
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	2·1
Felek-Fogaraser Localbahn	2·3
Localhahn Plan-Tachau	2·4
Localbahn Vinkovce-Brčka	2·5
Löcsethal-Bahn	2·5
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	3·4
Poprádthal-Bahn	3·6
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	3·8
Localbahn Wodňan-Prachatitz	3·9
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	4·0
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	4·2
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	4·4
Bukowinaer Localbahnen	4·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4·9
Localbahn Steinamanger-Rum	5·3
Ungthal-Bahn	5·3
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	6·1
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	7·0
Localbahn Hermannstadt-Felek	7·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	7·6
Localbahn Petroszény-Lupény	7·7
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	8·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	8·3
Zagorianer Bahn	8·5
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	8·6
Localbahn Wotic-Selčan	8·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	8·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	9·0
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	9·1
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	10·4
Localbahn Postelberg-Laun	10·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	10·6
Kolomeaer Localbahnen	11·5
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	12·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	13·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	13·2
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	14·5
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	14·9
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	16·1
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	16·3
Localbahn Asch-Rossbach	16·8
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	16·9
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	18·3
Localbahn Potscherad-Wurzmes	19·0
Localbahn Eperjes-Bartfeld	25·1
Localbahn Dolina-Wygoda	26·0
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	26·0
Muranythal-Bahn	28·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	44·5
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	48·8
Localbahn Zsebely-Csakovár	65·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Im Personenverkehre ist bei den k. k. Staatsbahnen für den Monat September 1896 eine Minderfrequenz von 443.491 Personen mit einem Einnahmenausfalle von fl. 421.459 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres zu verzeichnen. Hievon entfällt auf die westlichen Staatsbahnen eine Minderbeförderung von 445.814 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 413.046 und auf die Staatsbahnen in Galizien eine Mehrfrequenz von 1873 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 8413. Ursache der geringen Frequenz auf den westlichen Staatsbahnen sind die für den Reiseverkehr sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse des Berichtsmonates. Zu dem im Vergleiche mit den früheren Monaten dieses Jahres als namhaft zu bezeichnenden Einnahmenausfalle aus dem Personen-

verkehre ist zu bemerken, dass im September 1895 der neue erhöhte Personentarif bereits in Kraft getreten war, demnach die verminderte Personenfrequenz mit Rücksicht auf die gleichen tarifarischen Verhältnisse der beiden Vergleichsmonate in voller Schärfe die Einnahmen beeinflusste, während in den Vormonaten des laufenden Jahres die auf Grund des gegenwärtigen Tarifes erzielten Einnahmen mit jenen, welche auf Grund des früheren billigeren Tarifes erzielt wurden, zu vergleichen waren.

Im Güterverkehre resultirt eine Mehrfrequenz von 285.427 t mit einer Mehreinnahme von fl. 762.054, die sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 248.452 t und fl. 637.022, auf die Staatsbahnen in Galizien mit 36.975 t und fl. 125.032 vertheilen. Auf den westlichen Staatsbahnen wurde bei Kohle eine Mehrfrequenz von 170.000 t, bei Getreide eine solche von 47.000 t erzielt, überdies weisen auch die Artikel Steine und Erze eine Steigerung der Frequenz auf, wogegen sich bei lebendem Vieh und Zucker eine geringe Abnahme des Verkehres zeigt. Auf den Staatsbahnen in Galizien resultirt bei Getreide und Petroleum eine mässige Mehrfrequenz, bei Holz eine Verringerung in der Beförderung. Die im Verhältnisse zur Mehrfrequenz der Staatsbahnen in Galizien als bedeutend zu bezeichnende Mehreinnahme entstammt aus den Getreidetransporten, welche zumeist im Durchzuge über lange Strecken der Staatsbahnen rollen und daher ein namhaftes Frachterträgniss liefern.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen ergibt sich pro September 1896, bei einer Minderfrequenz von 411.979 Personen, ein Einnahmenausfall von fl. 410.631 und, bei einer Mehrbeförderung von 300.071 t, eine Mehreinnahme von fl. 780.777, so dass im Ganzen eine Mehreinnahme von fl. 370.146 resultirt.

Vom 1. Jänner bis Ende September 1896 ergibt sich als finanzielles Gesammtergebniss eine Mehreinnahme von fl. 3,951.194.

Bezüglich der im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen erscheint Folgendes bemerkenswerth:

Asch-Rossbach. Der Einnahmenausfall dieser Localbahn ist auf die Minderbeförderung von 4322 t Güter — in Folge Betriebseinstellung der Spinnerei in Thonbrunn aus Anlass der Erweiterung der Fabriksanlagen — zurückzuführen.

Kolomeaer Localbahnen. Die Mindereinnahme dieser Linien entstammt zum Theil dem Personenverkehre, welcher eine Minderfrequenz von 738 Personen aufweist, zum Theil dem Güterverkehre, bei welchem sich eine Minderbeförderung von 2770 t ergibt. Die Ursache des Frequenzrückganges ist in dem verringerten Naphthagrubenbetriebe zu suchen.

Plan-Tachau. Die Mehrfrequenz und Mehreinnahme im Personenverkehre haben ihre Begründung in den Fahrten zu der in Plan stattgehabten landwirthschaftlichen Ausstellung, dann auch durch die Wallfahrertransporte nach Přibram.

Potscherad-Wurzmes. Die ausgewiesene Mehreinnahme resultirt aus der Verwendung dieser Localbahn als Hilfsroute in der Zeit vom 10. bis 22. September 1896 während der durch die Katastrophe in Brüx hervorgerufenen Verkehrsstörung auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die Mehrbeförderung aus diesem Anlasse betrug 24.896 t.

Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. Die Einnahmensteigerung ist in der Zunahme der Personenfrequenz um 1199 Personen und in der Mehrverfrachtung von 2115 t Güter begründet.

Wels (Haiding)-Aschach a/D. Die Mehreinnahme dieser Bahn entspringt zum Theil dem gesteigerten Personenverkehre mit einer Mehrfrequenz von 1730 Personen, zum Theil dem Güterverkehre, der in Folge lebhafter Steintransporte eine Zunahme der Frequenz um 2729 t aufzuweisen hat.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate September 1896 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe und nach dem Inlande.

Der Ausfall im Personenverkehr ist auf die vorjährige Industrie- und Gewerbeausstellung in Teplitz zurückzuführen.

Die Einnahmen pro 1895 sind definitiv, jene pro 1896 vom Jänner bis Ende Juni definitiv, ab Juli provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat September 1896 ausgewiesene Mindereinnahme im Personenverkehre resultirt aus der schwächeren Frequenz nach Prag, während das kleine Plus im Güterverkehre durch etwas grössere Transporte für Zuckerfabriken entstanden ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate September 1896 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 4394, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 9194, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 4800; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 4370, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 33.670, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 29.300 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von Kohle, jene aus dem Verkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1895 sind definitiv, jene pro 1896 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der ersten fünf Monate 1896 richtig gestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate September 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 64.229 Personen und des Erträgnisses um fl. 35.502.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtenquantums um 81.875 t und des Erträgnisses um fl. 41.303.

(Fortsetzung auf Seite 2206.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1896	1895	Im Monate September 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn	7.986	7.959	3,983.785	2,509.520	2,747.859	6,278.544	9,026.403	1.130	8,685.808	1.091	+ 3·6	7.968	7.946
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.026	4.497	676	1.123	1.799	120	4.166	277	— 56·7	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	5.653	1.562	2.206	3.348	5.554	242	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.450	27.730	6.388	41.791	48.179	274	47.834	272	+ 0·7	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	5.358	. . . .	3.627	3.627	453	4.925	616	— 26·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.469	2.678	2.226	5.041	7.267	363	7.575	379	— 4·2	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.420	1.695	1.458	1.025	2.483	155	1.951	122	+ 27·5	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.896	2.201	2.144	2 793	4.937	127	5.001	128	— 0·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.135	2.164	1.926	3.807	5.733	185	5.369	173	+ 6·9	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	8 737	2.978	2.200	2.862	5.062	337	4 537	302	+ 11·6	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	3.295	924	626	924	1.550	194	1.654	207	— 3·6	8	1
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3 015	5.021	341	4.069	4 410	133	7.414	224	— 40·6	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	16 845	4.736	10.810	7 813	18.623	209	22.398	252	— 17·0	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	. . .	3.953	531	1.189	527	1.716	78	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	12.657	10.341	4.224	11.884	16 108	179	17.592	195	— 8·2	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.480	4.933	309	1.765	2.074	415	2.242	448	— 7·4	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	12.147	3 756	4.836	9 085	13.921	183	9.751	128	+ 43·0	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	. . .	2.718	210	452	270	722	52	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Plan-Tachau	13	13	6.662	609	1.383	818	2.201	169	1.611	123	+ 37·4	13	12
Postelberg-Laun	11	6	1.267	2.317	172	1.042	1.214	110	752	125	— 12·0	11	1
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.639	28.531	383	8.172	8.555	503	5.122	301	+ 67·1	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.118	1.216	879	1.527	2.406	241	2.349	235	+ 2·6	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	4.618	553	1.195	930	2.125	97	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	9.584	3.139	2.919	5.981	8 900	278	7.882	246	+ 13·0	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	24 997	16.762	12.460	38.184	50.584	377	51.602	385	— 2·1	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	34.627	1.609	13.476	7.897	21.373	339	. . . .	. . .	. . .	37	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.040	1.085	2.495	1.706	4.201	382	4.052	368	+ 3·8	11	11
Welser Localbahn	54	54	17.054	6.881	5.898	7.149	13.047	242	10 236	190	+ 27·4	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	10.351	12 020	3.060	7.489	10.509	621	14.231	837	— 25·8	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	12 129	1.802	2.960	2.743	5.703	203	5.961	212	— 4·2	28	28
Wotic-Selčan	17	17	4.104	1.086	1.327	1.273	2 600	153	3.827	225	— 32·0	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	8.766	889	2.162	1.429	3.591	138	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.141	27.716	272	13.112	13.384	1.673	9.532	1.192	+ 40·3	8	8
Zwittau-Polička	13	. . .	1.919	450	557	645	1.202	92	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.370	8.478	885	7.337	8.222	343	11.098	462	— 25·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.099	5.664	128	2.918	3.046	609	2.796	559	+ 8·9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	205.502	789.650	54.617	492.357	546.974	5.416	510.202	5 052	+ 7·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	241.641	199.612	107.466	325.257	432.723	1.352	443.640	1.386	— 2·5	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	92.594	229.409	61.960	295.176	357.136	1.920	352 336	1.894	+ 1·4	186	186
Linie lit. B	236	236	155.987	306.519	87.588	452.636	540.224	2 289	510.924	2.165	+ 5·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	49.909	63.733	22.062	121.141	143.203	1.574	148.962	1.637	— 3·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	969.220	1,057.773	670.046	2,423.972	3,094.018	2.987	3,088.217	2.981	+ 0·2	1.036	1.036
Localbahnen	281	264	93.510	39 469	20.423	35.106	55.529	198	57.275	217	— 8·8	281	260
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	58.140	94.498	28.564	191.612	220.176	3.440	196.265	3.067	+ 12·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	13.397	62.548	3.403	35.231	38.634	2.576	30.069	2 005	+ 28·5	15	15

Vom 1. Jänner bis Ende September 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
30,211.580	19,121 073	20,204.920	50,517.724	70,722.644	8.876	20,145.088	46,804 024	66,949.112	8.426	+ 5·3	11.835	11.235	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
51.407	57.815	5.741	19.542	25.283	1.685	6.083	24.308	30.391	2.026	— 16·8	2.246	2.701	Asch-Rossbach
37.091	10 846	16.183	29.333	45.516	1.979	. . . . .					2.639	. . .	Beneschau-Wlaschim
146.521	283 749	65.525	426 714	492.239	2.796	70.516	445.320	515.836	2.930	— 4·6	3.728	3.906	Bukowinaer Localb.
. . . .	50.121	. . .	38.252	38.252	4.781	. . .	51.878	51.878	6.484	— 26·0	6.375	8.645	Dolina-Wygoda
46.765	23.129	17 079	36.454	53.533	2 676	16.204	40.096	56.300	2.815	— 4·9	3.568	3 753	Fehring-Fürstenfeld
49.233	5.124	9.918	5.849	15.767	985	8.956	4.739	13.695	856	+ 15·0	1.313	1.141	Friauler Bahn
65.995	16 106	16.847	20.344	37.191	954	16 778	19.478	36.256	930	+ 2·6	1.272	1.240	Fürstenfeld-Hartberg
41.402	14.167	13.823	26.201	40 024	1.291	14.172	24.082	38.254	1.234	+ 4·6	1.721	1.645	Gailthal-Bahn
57.633	25.409	13.970	23.420	37.390	2.493	14.677	19.977	34.654	2.310	+ 7·9	3.324	3.080	Gleisdorf-Weiz
18.873	5.132	3.532	6.718	10.250	1.281	937	1.370	2.307	2.307	— 44·5	1.708	3.076	Göpfritz-Gr. Siegharts
24.781	39.018	3.123	31.943	35 066	1.062	4.436	35.181	39.617	1.200	— 11·5	1.416	1.600	Kolomeaer Localbahnen
162.502	59.047	96.494	82.851	179.345	2.015	97.407	97.969	195.376	2.195	— 8·2	2.687	2.927	Lemberg-Bełzec
29.500	2.213	11.215	3.324	14.539	661	. . . . .					881	. . .	Lemberg (Klep.)-Janów
97.905	72.240	32.541	120 502	153.043	1.700	31.189	100.796	131.985	1.466	+ 15·9	2.267	1.955	Mährische Westbahn
17.828	46.070	2 400	16 070	18.470	3.694	2.235	14.837	17.072	3.414	+ 8·2	4.925	4.552	Mösel-Hüttenberg
99.294	35 334	37.183	74.630	111.813	1.471	39.449	47.604	87.053	1.145	+ 28·5	1.961	1.527	Murthal-Bahn
22.363	3.402	4.169	4.920	9.089	649	. . . . .					865	. . .	Nakři-Netolitz Netolitz
33.821	12.303	8.183	12.529	20.712	1.593	7.000	12.605	19.605	1.633	— 2·4	2.124	2.177	Plan-Tachau
13.588	7.076	1.878	5.520	7 398	673	205	547	752	752	— 10·5	897	1.003	Postelberg-Laun
16.622	52.979	2.593	26.878	29.471	1.733	2.609	33 954	36.563	2.150	— 19·0	2.310	2.866	Potscherad-Wurzmes
35.369	9.263	7.570	9.697	17 267	1.727	7.928	11.404	19.332	1.933	— 10·6	2.303	2.577	Schwarzenau-Waidhofen
14.945	1.515	5.204	2.397	7.601	1.085	. . . . .					1.447	. . .	Schwarzenau-Zwettl
76.000	27.866	21.999	44.223	66.222	2.069	22.787	39.946	62.733	1.960	+ 5·6	2.758	2.613	Strakonitz-Winterberg
246.066	138.931	113.707	318.793	432 500	3 228	118.085	307.557	425.642	3.176	+ 1·6	4 304	4.235	Unterkrainer Bahnen
162.518	6.824	66.927	32.369	99.296	2.684	. . . . .					3.579	. .	Valsugana Bahn
35.133	11.584	10.289	11.847	22 136	2.012	12 870	12.629	25.499	2.318	— 13·2	2.683	3.091	Vöcklabruck-Kammer
140.112	44.559	42.595	40.046	82.641	1.530	42.004	27.949	69.953	1.295	+ 18·1	2.040	1.727	Welser Localbahnen
													Wittmannsdorf-(Leobd.)
84.242	170.496	25.125	68 729	93.851	5.521	23.679	76 275	99.954	5.880	— 6·1	7.361	7.840	Ebenfurther Eisenb.
81.320	15.727	19.931	23 926	43.857	1.566	21.797	23.846	45.643	1.630	— 3·9	2 088	2.173	Wodňan-Prachatitz
29.707	11.102	9.660	14.565	24.225	1 425	10.997	15.519	26.516	1.560	— 8·7	1.900	2.080	Wotic-Selčan
24.410	1.746	5.969	2.774	8.733	1.248	. . . . .					1.664	. . .	Ybbsthalbahn
17.784	254.882	2.176	94.539	96 715	12 089	2.173	84.411	86.584	10.823	+ 11·7	16.119	14.431	Zeltweg-Fohnsdorf
1.919	450	557	645	1.202	1.202	. . . . .					1.602	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
23.222	62 862	6.044	51.580	57.624	2.401	5 626	63.242	68.868	2.870	— 16·3	3.201	3.827	Časlau-Zawratetz
8.088	42.556	1.025	20.988	22.013	4.403	899	22.446	23.345	4.669	— 5·7	5.871	6.225	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,622.042	6,660.904	385.323	4,262.163	4,647.486	46.015	418.090	4,021 482	4,439.572	43.956	+ 4·7	61.353	58.608	Aussig-Teplitzer Eisenb
1,864.117	1,498.410	798.201	2,498.576	3,296.777	10.302	838.192	2,497 039	3,335.231	10.422	— 1·2	13.736	13.896	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
666.259	1,860.608	457.273	2,233.884	2,691.157	14 469	459.359	2,206.476	2,665.835	14 332	+ 1·0	19.292	19.109	Linie lit. A
1,224 949	2,575.559	777.531	3,572.799	4,350.333	18 434	786.098	3,160 017	4,246.115	17 992	+ 2·5	24.579	23.989	Linie lit. B
366 312	560.466	150 752	1,086.991	1,237.743	13.602	150.276	1,005 867	1,156.143	12.705	+ 7·1	18.136	16.940	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb
7,773.319	8,601.943	5,080.189	21,002.141	20,082.330	25.176	5,010.670	19,992.963	25,003.633	24.135	+ 4·3	33.568	32.180	Hauptbahnnetz
821.109	347.076	184.513	339 762	524.275	1 866	169.123	309.052	478.175	1.839	+ 1·5	2 488	2.452	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger E
479.464	799.194	236.603	1,537.812	1,774.415	27.725	217.957	1,441 889	1,659.846	25.935	+ 6·9	36.967	34.580	Oesterr. Strecke
95.358	531.616	23.172	296.490	319.662	21.311	23.549	260.531	284.080	18.939	+ 12·5	28.415	25.252	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September		Im Monate September 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate September 1896				1895		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September	
	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	395.278	275 812	288.411	747.673	1,036.084	1.650	981.271	1.563	+ 5·6	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	180.186	328.298	109.862	458.964	568.826	1.847	604.924	1.964	— 6·0	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1.366	1.366	969.964	845 771	630.477	1,826.869	2,457.346	1.799	2,451.091	1.794	+ 0·3	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	33.384	21.191	8.620	17.336	25.956	787	32.132	974	— 19·2	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,829.347	463.385	1,359.337	2,295.337	3,654.674	2.416	3,506.351	2.317	+ 4·3	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	43.771	. . . .	6.652	. . . .	6.652	1.663	7.276	1.819	— 8·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb. .	285	285	198.382	160.535	78 027	277.093	355.120	1.246	324.791	1.140	+ 9·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	128.149	43.085	40 470	44.307	84.777	953	85 275	958	— 0·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	28.445	61 907	10.455	69.078	79.533	1.224	82.809	1.274	— 3·9	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5 879	1.781	630	989	1.619	231	1.499	214	+ 7·9	7	7
Böhmische Commercialbahnen .	193	193	40.463	29.691	10.284	34 360	44.644	231	46.467	241	— 4·1	193	192
Bozen-Meraner Bahn	31	31	33.432	6 801	22.170	12.936	35.106	1.132	34.259	1.105	+ 2·4	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.729	1.092	1.283	2 878	4.161	166	4.455	178	— 6·7	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.548	2 155	1.242	4 457	5.699	228	5.005	200	+ 14·0	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	30.494	9.643	11.932	13.384	25 316	362	24.137	345	+ 4·9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	15.656	5.368	1.466	2.771	4.237	1.412	3.914	1.305	+ 8·2	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.085	1.042	8.640	2.170	10.810	451	10.763	448	+ 0·7	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	11 221	1.113	7.028	4 973	12 001	207	14.290	246	— 15·9	58	58
Neutitscheiner Localbahn . . .	8	8	11.004	5.153	1.958	4.375	6.333	792	6.284	786	+ 0·8	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.566	1.656	1.150	2.970	4.120	275	3.863	258	+ 6·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B. .	25	25	4.187	912	1.175	1.206	2.381	95	2.127	85	+ 11·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald .	34	34	41.156	14.948	14 957	18.108	33.065	973	33.201	977	— 0·4	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	. . .	8.065	3.117	3.642	3.175	6.817	272	. . . .	. . . .	. . .	20	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges. .	67	67	32 342	2.423	23.223	4.400	27.623	412	35.392	528	— 22·0	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.674	34.165	1 791	21.774	23.565	1.309	21.170	1.176	+ 11·3	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	14 797	5.481	4.760	5.770	10.530	219	8.743	182	+ 20·3	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	1.273	2.150	240	1.363	1.603	229	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn .	10	10	3.269	22 652	304	17.529	17.833	1.783	18.233	1.823	— 2·2	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.266	12.257	2.873	15.015	17.888	459	13.419	344	+ 33·4	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz . . . . Kapfenberg—Au-Seewiesen .	49	49	13.511	5.105	4 088	4.942	9.030	184	8.434	172	+ 7·0	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	1.660	1.504	300	2.241	2.541	318	2.576	322	— 1·2	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges. . .	10	10	90.644	49.013	8.646	3.322	11.968	1.197	12.596	1.260	— 5·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	205 948	418	30 297	693	30 990	738	32.055	763	— 3·3	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn . . .	12	12	102.190	. . . .	11.482	. . . .	11.482	957	9.030	753	+ 27·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	152.486	. . . .	13.255	. . . .	13 255	1.894	15.223	2.175	— 12·9	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	77.049	3.084	6.036	1.238	7.274	1.039	7.070	1.010	+ 2·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	129 065	. . . .	10.651	. . . .	10.651	1.775	10.681	1.780	— 0·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	36.553	1 744	7.927	2 359	10.286	734	12.323	880	— 16·6	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	57 200	27.502	6.507	12.041	18.548	1.030	13.922	773	+ 33·2	18	18
Summe . . .	16.697	16.433	11,101.367	8,006.807	6,650.798	16,801.234	23,452.032	1.405	22,784.209	1.386	+ 1·4	16.597	16.401

Vom 1. Jänner bis Ende September 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September								Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
2,931.651	2,281.639	2,005.462	5,991.720	7,997.182	12.734	2,000.915	5,503.466	7,504.381	11.950	+ 6·6	16.979	15.933	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
1,315.453	2,588.988	758.616	4,071.989	4,830.605	15.684	802.311	3,935.842	4,738.153	15.384	+ 2·0	20.912	20.512	Ergänzungsnetz
7,154.265	6,643.693	4,717.607	14,610.967	19,328.574	14.150	4,694.435	13,956.494	18,650.929	13.654	+ 3·6	18.866	18.205	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
282.665	200.826	72.400	177.862	250.262	7.584	77.183	183.734	260.917	7.907	— 4·1	10.112	10.543	Ostrau-Friedlander Eb.
13.834.547	3.922.542	8,934.827	19,005.557	27,940.384	18.467	8,763.992	18,570.282	27,334.274	18.066	+ 2·2	24.623	24.088	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
315.191	. . . . .	46.287	. . . . .	46.287	11.572	47.085	. . . . .	47.085	11.771	— 1·7	15.429	15.695	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,511.219	1,289.065	569.240	2,115.594	2,684.834	9.420	563.744	2,081.318	2,645.062	9.281	+ 1·5	12.560	12.375	Südnordd. Verbindgsb.
874.885	343.142	281.441	345.232	626.673	7.041	291.291	319.479	610.770	6.863	+ 2·6	9.388	9.151	Wien-Aspang Bahn
240.033	509.963	82.793	605.484	688.277	10.589	78.094	598.551	676.645	10.410	+ 1·7	14.119	13.880	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
45.335	13.216	4.905	7.973	12.878	1.840	4.672	6.451	11.123	1.589	+ 15·8	2.453	2.119	Auspitzer Localbahn
258.811	207.574	70 936	244.262	315.198	1.633	70.662	247.344	318.006	1.656	— 1·4	2.103	2.121	Böhm. Commerialb.
227.824	52.560	149.077	99.464	248.541	8.018	134.430	96.040	230.470	7.435	+ 7·8	10.691	9.913	Bozen-Meraner Bahn
19.972	9.621	9.157	23.655	32.810	1.312	9.663	28.705	38.368	1.535	— 14·5	1.749	2.047	Deutschbrod-Humpoletz
27.533	13.942	9.933	24.625	34.558	1.382	10.722	27.084	37.806	1.512	— 8·6	1.843	2.016	Gr.-Priesen-W.-Auscha
222 376	78.080	82.695	106.108	188.803	2.697	82.595	100.765	183.360	2.619	+ 3·0	3.596	3.492	Kremsthal-Bahn
101.673	36.940	9.850	16.696	26.546	8.849	8.550	15.642	24.192	8.064	+ 9·7	11.799	10.752	Kuttenberger Localb.
74.930	9.145	55.708	19.245	74.953	3.123	52.005	19.277	71 282	2.970	+ 5·2	4.164	3.960	Mori-Arco-Riva a. G.
90.239	10.949	55.582	48.926	104.508	1.802	59.047	45.517	104.564	1.803	— 0·1	2.403	2.404	Mühlkreis-Bahn
91.556	43.157	16 451	34.780	51.231	6.404	16.100	34.036	50.136	6.267	+ 2·2	8.539	8.356	Neutitscheiner Localb.
24.138	15.587	7.762	24.437	32.199	2.147	7.731	25.751	33 482	2.232	— 3·8	2.863	2.976	Reichenau a/K.-Solnitz
27.409	6.782	8.613	8.833	17.446	698	8.608	8.628	17.236	689	+ 1·3	931	919	Radkersburg-Luttenbg.
391.058	124.987	138.050	131.024	269.074	7.914	144.000	130.865	274.865	8 084	— 2·1	10.552	10.779	Reichenberg-Gablonz-T.
62.855	14.717	23.935	17.806	41.741	2.087	. . . . .					2.783	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
197.147	21.224	129 689	35.437	165.126	2.465	151 148	33.170	184 318	2.751	— 10·4	3.287	3.668	Salzkammergut-Localb.
62.624	256.117	13.724	161 657	175.381	9.743	12.214	141.798	154.012	8.556	+ 13·9	12.991	11.408	Stauding-Stramberger
115.042	37.213	36.620	43.660	80.280	1.672	38.467	36.695	75.162	1.566	+ 6·8	2.229	2.088	Steyrthal-Bahn
3.841	4.465	737	2.831	3.568	1.784	. . . . .					2.379	. . .	Stramberg-Wernsdorf
18.784	195.729	1.747	134.411	136.158	13.616	1.685	147.908	149.593	14.959	— 9·0	18.154	19.945	Swolenowes-Smečna
55.078	106.106	19.455	127.058	146.513	3.757	19.375	93.746	113.121	2.901	+ 29·5	5.009	3.868	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
95.088	44.879	28.174	42.459	70.633	1.441	30.074	39.135	69.209	1.412	+ 2·1	1.921	1.883	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
12.577	13.931	2.366	21.000	23.366	2.921	3.089	19.878	22.967	2.871	+ 1·7	3.895	3.828	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
741.938	43.829	72.009	28.157	100.166	10 017	71.586	28.793	100.379	10.038	— 0·2	13.356	13.384	Brünner Localeisenb.-G.
1,743.735	4.738	241.647	6.647	248.294	5.912	223.167	6.369	229.536	5.598	+ 5·6	7.883	7.464	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
553.605	. . . . .	64.655	. . . . .	64.655	5.388	59.598	. . . . .	59.598	4.967	+ 8·5	7.184	6.623	Innsbruck-Hall i. T.
1,324.949	. . . . .	111.436	. . . . .	111.436	15.919	112.531	. . . . .	112.531	16.075	— 1·0	21.225	21.433	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
665.549	3.086	49.849	6.605	56.454	8.065	46.706	6.073	52.779	7.540	+ 7·0	10.753	10.053	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,112.753	. . . . .	91.002	. . . . .	91.002	15 167	80.525	. . . . .	80.525	13.421	+ 13 0	20.223	17.895	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
212.091	31.165	47.004	27.675	74.679	5.334	53.739	27.712	81.451	5.818	— 8·3	7 112	7.757	Salzburger Eisenb. u. Tr.
502.822	214.552	54.678	90.869	145.547	8.086	46.293	54.897	101.190	5.622	+ 43·8	10.781	7.496	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
84,681.709	63,592.721	48,075.774	137,558.147	185,633.921	11.185	47,698.132	130,230.750	177,928.882	10.849	+ 3·2	14.913	14.465	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1896	1895	Im Monate September 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.550	4,056.000	1,699.100	2,817.600	5,929.800	8.747.400	1.158	8,493.187	1.125	+ 2·9	7553·3	7550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68·1	68·1	15.100	20.800	6.800	33.200	40.000	587	43.232	635	— 7·6	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	22.000	5.500	11.000	11.000	22.000	203	20.888	192	+ 5·7	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	82·2	19.000	3.500	9.500	7.000	16.500	114	9.689	118	— 3·4	145	9·1
Balaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	6.300	3.100	2.600	4.300	6.900	116	6.809	115	+ 0·9	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.000	2.400	3.200	4.800	8.000	97	8.132	98	— 1·0	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.600	4.000	2.800	8.000	10.800	220	10.668	217	+ 1·4	49·1	49·1
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	25.000	6.800	12.500	13.500	26.000	197	21.099	160	+ 23·1	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	3.000	900	1.500	1.800	3.300	57	. . .	. . .	. . .	8·3	. . .
Budapest-Gran Localbahn	44·7	. . .	12.000	3.000	6.000	6.000	12.000	268	. . .	. . .	. . .	44·7	. . .
Budapest-Lajosmizse Localbahn	63·2	63·2	7.200	3.500	3.600	5.400	9.000	142	9.633	152	— 6·6	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.400	1.400	400	2.700	3.100	130	2.948	124	+ 4·8	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136·1	136·1	12.600	5.800	8.000	11.500	19.500	143	21.021	154	— 7·1	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	9.400	6.300	4.700	8.300	13.000	229	12.909	227	+ 0·9	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	39·3	39·3	5.200	800	2.100	1.300	3.400	87	3.155	80	+ 8·8	39·3	39·3
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.600	800	2.800	1.500	4.300	83	5.843	113	— 26·5	51·9	51·9
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50·2	50·2	6.400	7.900	3.200	15.800	19.000	378	18.862	376	+ 0·5	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	20.400	5.500	10.200	11.000	21.200	301	26.429	375	— 19·7	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	16.000	6.700	8.000	13.500	21.500	184	21.768	187	— 1·6	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42	11·2	4.400	1.800	2.200	3.600	5.800	138	1.488	133	+ 3·8	38·4	1·2
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	27.000	9.000	13.500	18.000	31.500	266	28.610	242	+ 9·9	118·3	118·3
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	4.600	1.000	2.300	1.700	4.000	124	5.843	181	— 31·5	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod	11·9	11·9	3.000	150	600	300	900	76	893	75	+ 1·3	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	300	400	500	900	72	1.822	146	— 50·7	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.800	1.000	900	2.100	3.000	115	4.249	162	— 29·0	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54·1	. . .	4.000	1.100	2.000	1.800	3.800	70	. . .	. . .	. . .	15·4	. . .
Karczcag-Tiszafüred	44·3	.	2.600	900	1.300	1.800	3.100	70	. . .	. . .	. . .	22·3	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	9.200	6.600	4.600	10.000	14.600	247	11.580	196	+ 26·0	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	41·9	. . .	3.900	300	1.600	600	2.200	53	. . .	. . .	. . .	41·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.000	5.600	2.000	9.000	11.000	242	13.157	289	— 16·3	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	4.800	2.300	2.400	4.600	7.000	216	7.987	247	— 12·6	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.000	3.200	1.600	2.600	4.200	189	4.129	186	+ 1·6	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	4.000	2.200	2.000	4.500	6.500	59	9.120	83	— 28·9	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	4.700	2.600	3.300	4.000	7.300	226	6.589	204	+ 10·8	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	13.500	4.400	5.600	8.800	14.400	108	13.201	99	+ 9·1	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	15·3	15·3	2.800	1.100	900	1.800	2.700	176	2.464	161	+ 9·3	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.200	2.000	1.500	4.000	5.500	134	9.629	235	— 43·2	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	3.600	700	1.800	1.400	3.200	113	. . .	. . .	. . .	17·4	. . .
Neógráder Comitatsbahnen	66·1	. . .	5.000	1.800	2.500	3.600	6.100	92	. . .	. . .	. . .	7·3	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	7.000	2.400	4.600	4.800	9.400	165	11.361	199	— 17·1	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	. . .	3.000	400	1.500	600	2.100	58	. . .	. . .	. . .	8·1	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33	. . .	1.000	300	500	600	1.100	33	. . .	. . .	. . .	4·4	. . .
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	2.400	9.600	1.200	11.300	12.500	691	16.149	892	— 22·5	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	8.600	2.000	4.300	4.000	8.300	188	9.032	205	— 8·3	44·1	6·4
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	3.200	7.700	1.600	11.000	12.600	364	10.919	316	+ 15·1	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár	194·1	. . .	8.000	2.000	4.000	4.000	8.000	41	. . .	. . .	. . .	134·4	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	2.300	100	2.500	2.600	149	2.152	124	+ 20·2	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	14.000	9.000	6.900	18.000	24.900	206	22.700	187	+ 10·2	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	5.600	2.500	2.800	3.200	6.000	127	5.528	117	+ 8·5	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	13.800	3.100	6.900	6.200	13.100	250	13.994	267	— 6·4	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	2.900	700	1.200	700	1.900	96	2.005	95	— 5·3	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	9.000	3.800	6.100	7.700	13.800	228	13.667	226	+ 0·9	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.700	3.700	3.500	5.500	9.000	255	8.591	243	+ 4·9	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	23·7	7.800	2.800	3.900	5.500	9.400	101	6.328	267	— 62·2	93·2	11·5
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	6.800	800	3.400	1.200	4.600	133	4.310	125	+ 6·4	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.000	6.700	5.600	13.400	19.000	176	20.344	189	— 6·9	107·8	107·8
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	700	100	300	100	400	12	357	11	+ 9·1	32·9	32·9
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	10·5	6.600	1.400	3.300	2.700	6.000	95	1.112	106	— 10·4	62·9	1·2
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.800	3.200	1.900	4.000	5.900	187	5.768	183	+ 2·2	31·6	31·6
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.000	1.000	1.000	2.000	3.000	66	. . .	. . .	. . .	14·9	. . .
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	7.600	2.000	3.800	4.000	7.800	92	7.727	91	+ 1·1	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	2.000	9.600	2.400	11.000	13.400	252	16.490	311	— 19·0	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.200	700	1.100	1.400	2.500	68	2.430	67	+ 1·5	36·5	36·5

Vom 1. Jänner bis Ende September 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1896				1895							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
24,634.900	13,074.900	17,628.853	48,105.162	65,734.015	8.703	16,215.806	43,845.908	60,061.714	7.955	+ 9 4	11.604	10.607	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
160.400	169.100	70.000	270.100	340.100	4.994	94.718	266.568	361.286	5.305	— 5·9	6.659	7.073	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
174.600	31.500	87.300	63.000	150.300	1.384	96.739	49.624	146.363	1.348	+ 2·7	1.845	1.797	Bács-Bodrogher Com. B.
177.600	38.800	88.800	58.800	147.600	1.018	7.365	2.324	9.689	1.065	— 4.4	1.357	1.420	Baja-Zombor-Neusatz
52.600	18.500	22.000	24.500	46.500	784	24.817	20.220	45.037	759	+ 3·3	1.045	1.012	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
62.700	15.100	26.900	30.500	57.400	694	28.316	18.860	47 146	570	+ 21·8	925	760	Békés-Csanáder Bahn
40.900	21.300	20.450	36.400	56.850	1.158	20.369	35.565	55.934	1.139	+ 1·7	1.545	1.519	Békéser Comitatsbahnen
179.600	45.600	89.800	91.000	180.800	1.371	90.652	77.407	168.059	1.274	+ 7·6	1.828	1.699	Bihárer Vicinalbahn
4.600	1.400	2.300	2.700	5.000	602	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	803	. . .	Boldvathalbahn
79.600	21.100	39.700	42.300	82 000	1.834	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.445	. . .	Budapest-Gran Localb.
60.800	24.300	30.450	36.700	67.150	1.063	37.388	30.760	68.148	1 078	— 1·4	1.417	1.437	Budapest-Lájosmizse
13.400	12.000	4.150	23.050	27.200	1.143	4.564	22.126	26.690	1.121	+ 2·0	1.524	1.495	Csetnekthal-Bahn
103.200	37.700	63.500	75.500	139.000	1.021	62.652	71.694	134.346	987	+ 3·4	1.361	1.316	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
76.000	35.700	38.100	46.700	84.800	1.493	40.046	41.530	81.576	1.436	+ 4·0	1.991	1.915	Debreczin-Hajdu-Nánás
47.500	6.900	19.100	10.300	29.400	748	19.432	7.338	26.770	681	+ 9·8	997	908	Debreczin—Nagy-Léta
43.000	9.200	21.500	18.200	39.700	765	24.659	15.957	40.616	783	— 2·3	1.020	1.044	Felek-Fogaraser Bahn
53.400	45.900	26.400	91.600	118.000	2.351	28.169	107.552	135.721	2.704	— 13·1	3.135	3.605	Gran—Almás-Füzitö
201.400	44.300	101.000	88.700	189.700	2.695	113.299	95.038	208 337	2.959	— 8·9	3.593	3.945	G. Kikinda-G. Becskerek
127.500	44.100	63.500	89.300	152.800	1.310	70.714	88.830	159.552	1.368	— 4·2	1.747	1.824	Grosswardein-B.-Vaskoh
35.400	14.400	17.600	28.900	46.500	1.198	1.075	413	1.488	1.240	— 3·4	1.597	1.653	Gyula-Feherv.-Zalathna
225.200	70.000	112.600	140.400	253.000	2.139	121.604	126.321	247.925	2.096	+ 2·1	2.852	2.795	Háromszéker Localb.
38.600	11.600	19.300	17.700	37.000	1.149	25.921	14.029	39.950	1.241	— 7 4	1.532	1.655	Hermannst.-Felek. Lb.
23 000	1.300	4.550	2.350	6.900	580	4.266	1.127	5.393	453	+ 28·0	773	604	Hermannst.-N. Disznod
10.200	4.150	4.200	5.600	9.800	784	4.575	8.681	13.256	1.060	— 26·0	1.045	1.413	Hidegkut-Gyönk-Tamási
12.700	3.800	6.800	7.000	13.800	527	5.527	8.854	14.381	549	— 4·0	703	732	Kaposvár-Mocsolad
11.200	2.400	5.600	3.800	9.400	610	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	813	. . .	Kaposvár-Fonyod
9.400	4.100	4.700	8.200	12.900	578	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	771	. . .	Karczag-Tiszafüred
73.000	50.700	36.500	75.800	112.300	1.900	38.273	63.773	102.046	1.727	+ 10.0	2.523	2.303	Kaschau-Torna
27.100	3.050	10.750	5.700	16.450	393	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	524	. . .	Kecskem.-Füllöpszállás
32.000	27.000	16.000	41.700	57.700	1.268	18.660	40.091	58.751	1.291	— 1·8	1.691	1.721	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
39.600	13.700	19.800	27.300	47.100	1.454	24.800	21.937	46.737	1.443	+ 0·8	1.939	1.924	Körös-Belovár Localb.
30.600	14.500	12.300	16.700	29.000	1.306	12.797	12.508	25.305	1.140	+ 14·6	1.741	1.520	Kun-Szt. Márton-Szentes
34.800	16.200	17.400	31 200	48.600	441	23.536	36.015	59.551	540	— 18·3	588	720	Máros-Ludás—Bistritz
41.800	19.400	26.800	29.600	56.400	1.746	28.017	28.390	56 407	1.746	0	2.328	2.328	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
108.000	33.000	43.700	65.800	109.500	824	46.349	59.336	105.685	795	+ 3·6	1.099	1.060	Matraer Vicinalbahnen
21.200	5 600	5.900	8.100	14.000	915	6.378	7.376	13.754	899	+ 1·8	1.220	1.199	Mezötur-Turkever E.
26.600	16.000	12.200	32.200	44.400	1.086	13.504	48.811	62.315	1.524	— 28·7	1.448	2.032	Muránythalbahn
12.100	2.950	6.050	5.900	11.950	687	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	916	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
5.000	1.800	2.500	3.600	6.100	836	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.115	. . .	Neógrader Comitatsb.
51.700	20.500	33.200	41.600	74.800	1.312	33.857	48.374	82.231	1.443	— 9·1	1.749	1 924	Nyiregyháza-M.-Szalka
6 000	600	3.000	900	3.900	481	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	641	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
1.400	400	700	700	1.400	318	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	424	. . .	Pancsova-Petrovoszello
20.800	82.500	10.200	102.900	113.100	6.249	9.293	113.257	122.550	6.771	— 7·7	8.332	9.028	Petroszény-Lupény
70.800	19.400	35.400	38 500	73.900	1.676	7.109	4.432	11.541	1.803	— 7·0	2.235	2.404	Pressburg-Dunaszerdah.
37.400	29.100	18.700	40.300	59 000	1.705	31 796	37.531	69.327	2.004	— 14·9	2.273	2.672	P. Tenyö-K. Szt. Márton
50.300	13.900	21.150	27.800	52.950	394	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	525	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
4.000	16.600	1.350	18.100	19.450	1.118	905	17.192	18.097	1.040	+ 7·5	1.491	1.387	Ruma-Vrdnik
120.300	60.600	60.400	122.600	183.000	1.511	55.328	113.061	168.389	1.390	+ 8·7	1.015	1.853	Slavonische Localbahn
44.500	18.000	21 300	20.700	42.000	892	22.113	19 419	41.550	882	+ 1·4	1.189	1 176	Somogy-Szobb-Barcs
99.800	29.200	49.900	58.800	108.700	2.074	55.363	53 981	109.344	2.087	— 0·6	2.765	2.783	Steinamanger-Pinkafeld
32 200	3.900	12.100	3.900	16.000	762	12.125	4.788	16.913	805	— 5·3	1.016	1.073	Steinamanger-Rum
57.600	34.800	39.900	70.000	109.900	1.820	37.683	73.669	111.352	1.844	— 1·3	2.427	2.459	Száthmar-Nagybánya
34.400	22.600	24 800	33.500	58.300	1.652	26 760	29.081	55.841	1.582	+ 4·4	2.203	2.109	Székler Bahn
61.800	29.500	31.100	57.100	88.200	946	5.073	16.159	21.232	1.846	— 48·8	1.261	2 461	Szt. Lörincz—Slatina
59.200	5.500	29.600	8.100	37.700	1.090	29.224	7.024	36.248	1.048	+ 4 0	1.453	1.397	Szentes-H.-M.-Vasárhely
45.800	44.700	51.600	85.500	137.100	1.272	51.163	83.883	135.046	1.253	+ 1 5	1.696	1.671	Szilágysäger Eisenb.
4.900	900	2.000	1.300	3.300	100	2.227	1.032	3 259	99	+ 1·0	133	132	Taraczthal-Bahn
59.300	9.550	29.650	18.800	48.450	770	721	391	1.112	927	— 16·9	1.027	1.236	Temesvár-N. Szt. Miklos
29 000	18.000	14.500	21.700	36 200	1.146	15.567	20.514	36.081	1.142	+ 0·4	1.528	1.523	Ujszász-Jaszapáther E.
5.400	2.600	2.700	5.100	7.800	523	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	697	. . .	Ungarische Südostbahn
69.000	16.000	34.500	32.300	66.800	790	36.611	22.400	59.011	698	+ 13·2	1.053	921	Versec—Kubin-Dunap.
19.500	81.700	24.200	91.000	115.200	2.169	27.683	90.441	118.124	2.225	— 2·5	2.892	2.967	Vinkovce-Brčka
18.100	4.280	9.050	7.320	16.370	448	9.941	7.749	17.690	485	— 7·6	597	647	Warasdin-Golubovec

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1896	1895	Im Monate September 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende September 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	297·3	60.000	25.000	28.000	50.000	78.000	229	73.690	248	— 7·7	340·2	297·3
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	22.000	9.500	11.000	19.000	30.000	233	28.329	220	+ 5·9	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	1.800	1.300	900	2.600	3.500	133	. . . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	8·2	2.000	1.200	1.000	1.300	2.300	48	1.957	239	— 79·9	48·2	8·2
Zsitvathal-Bahn	44·6	42	4.800	2.000	2.000	4.000	6.000	135	7.227	172	— 21·5	44·6	40·8
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	129.410	210.333	83.098	358.714	441.812	1.169	379.347	1.004	+ 16·4	377·9	377·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.152	42.764	2.695	46.745	49.440	731	48.290	714	+ 2·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	67.316	36.835	21·948	62.659	84·607	706	76.255	637	+ 10·8	119·8	119·8
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	166·518	200 433	184.255	562.410	746.665	1.060	717.974	1.020	+ 3·9	704·1	704·1
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	360·9	335·9	60.499	101.688	39.300	164.900	204.200	566	155.400	463	+ 22·2	360·9	335·9
Belisće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	1.210	7 703	378	8.894	9.272	242	9.222	241	+ 0·4	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	508	1·866	180	1.620	1.800	85	2.580	122	— 30·3	21·1	21·1
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	5.981	17.644	4.646	28.263	32.909	267	30.048	244	+ 9·4	123·2	123·2
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	211.975	13·002	33.668	5.606	39.274	856	37.401	815	+ 5·0	45·9	45·9
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	92.188	2.431	7.775	563	8.338	1.042	8.211	1.026	+ 1·6	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn)	4·8	. . .	243	272	389	329	718	150	. . . .	. . .	. . .	1·1	. . .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	5.071	1.840	3.397	2.838	6.235	139	7.886	176	— 21·0	44·9	44·9
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.299	11.785	859	12.510	13 369	405	5.966	181	+123·8	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	10.716	1.153	2.672	1.610	4.282	246	4 606	265	— 7·2	17·4	17·4
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	15.504	1.926	3.202	1.938	5.140	188	4.803	176	+ 6·8	27·3	27·3
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.784	1.111	222	693	915	269	1.148	338	- 20·4	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	3.000	2.622	515	716	1.231	143	1.194	139	+ 2·9	8·6	8·6
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	4.695	1.194	1.568	1 479	3.047	317	3.965	413	— 23·2	9·6	9·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.714	945	1.326	852	2.178	171	2.153	170	+ 0·6	12·7	12·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	6.230	9.533	1.516	13.032	14 548	232	14.635	233	— 0·4	62·7	62·7
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	3.746	5.991	1.824	11.502	13.326	158	17.250	204	— 22·5	84·6	84·6
N.-Lomnitz—Tatra-Lomn. (elekt.)	9·1	5	364	. .	87	. . .	87	10	285	55	— 81·7	3	1
Poprádthal-Bahn	14	14	8.011	4.350	2 275	3.142	5.417	387	5.984	427	— 9·4	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	31.166	16 088	23.706	36.305	60 011	265	58.239	257	+ 3·5	226·4	226·4
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	1.889	1.714	427	848	1.275	116	1.349	123	— 5·7	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.190	1·036	417	733	1.150	124	926	100	+ 24·0	9·3	9·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	10	3.600	2	1.050	1.052	185	1.052	185	0	5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	214·7	172·9	42.548	24.438	19.848	75.398	95.246	444	58.709	340	+ 30·6	214·7	172·9
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.380	8.450	2.007	12.029	14.036	327	13.038	304	+ 7·6	42·9	42·9
Summe	14.529	13.477	5,478.147	2,685.397	3,528.502	7,794.778	11,323.280	779	10,817.116	802	— 2·9	14.189	13.329
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.697	16.433	11,101.367	8,006.807	6,650.798	16,801.234	23,452.032	1.405	22,784.209	1.386	+ 1·4	16.597	16.401
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.529	13.477	5,478.147	2,685.397	3,528.502	7,794.778	11,323.280	779	10,817.116	802	— 2·9	14.189	13.329
Hauptsumme	31.226	29.910	16,579.514	10,692.204	10,179.300	24,596.012	34,775.312	1.114	33,601.325	1.123	— 0·8	30.786	29.730
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·3	6·3	4.568	260	3.629	340	3.969	. . .	6.215	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·3	5·3	4.898	. . . .	5.816	. . . .	5.816	. . .	9.978	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	16.573	. . . .	6.092	. . . .	6.092	. . .	8.586	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	5·8	5·8	2.625	. . . .	6.213	. . . .	6.213	. . .	12.604	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	8·1	89.257	. . . .	9.674	. . . .	9. 674	. . .	12 111	. . .	. . .	. . .	. . .
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	. . .	24.483	. . . .	2.524	. . . .	2.524	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	13.561	. . . .	1.845	. . . .	1.845	. . .	1.932	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	343.123	. . . .	18.830	. . . .	18 830	. . .	16.116	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	43.771	. . . .	6.652	. . . .	6.652	. . .	7.276	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thierg.)	1·4	1·4	7.302	. . . .	562	. . . .	562	. . .	1.107	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag-Vysočan-Lieben	2·1	. . .	85.684	. . . .	4.284	. . . .	4.284	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald	8·2	1·3	51.340	. . . .	5.834	. . . .	5.834	. . .	1.628	. . .	. . .	. . .	. . .

Vom 1. Jänner bis Ende September 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Westungar. Localbahn
429.200	172.200	201.000	345.800	546.800	1.607	201.679	343.669	545.348	1.834	— 12·4	2.143	2.445	(Transd. Vicb.-A.-G.)
181.200	71.000	90.900	142.000	232.900	1.808	109.431	144.945	254.376	1.975	— 8·5	2.411	2.633	Zagorianer Bahn
19.400	18.100	8.900	36.300	45.200	1.719	. . . . .					2.292	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
25.400	10.050	12 200	11.400	23.600	490	8.177	3.467	11.644	1.420	— 65·5	653	1.893	Zsebely-Csákovárer Lb.
40.200	16.000	15.900	32.000	47.900	1.074	15.128	27.279	42.407	1.039	+ 3·4	1.432	1.385	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
													Kaschau-Oderberger E.
1,049.517	1,806.103	636.781	2,814.021	3,450.802	9.132	629.958	2,496.752	3,126.710	8.274	+ 10·4	12.176	11.032	ungar. Strecken
48.015	359.958	21.719	417.119	438.838	6.492	22.261	404.328	426.589	6.310	+ 2·9	8.654	8.413	Mohács-Fünfkirchner E.
505.691	308.432	157.034	445.932	602.966	5.033	142.813	432.449	575.262	4.802	+ 4·8	6.711	6.403	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,483.913	1,705.866	1,347.876	4,452.307	5,800.183	8.238	1,312.486	4,316.820	5,629.306	7.995	+ 3·0	10.984	10.660	Südb.-Ges., ungar.Linien
													Selbstständige Localbahnen
472.489	560.158	283.190	887.810	1,171.000	3.245	259.020	671.900	930.920	2.771	+ 17·1	4.327	3.695	Arader u. Csánader E.
6.062	89.308	2.092	81.236	83 328	2.176	2.151	80.548	82.699	2.159	+ 0·8	2.901	2.879	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
7.230	16.972	3.060	13.330	16.390	777	3.310	9.150	12.460	591	+ 31·5	1.036	788	Borossebes-Menyháza
42.650	140.367	39.231	215.267	254.498	2.066	48.788	206.671	255.459	2.074	— 0·4	2.755	2 765	Barcs-Pakraczer E.
2,123.959	111.178	281.288	29.696	310.984	6.775	251.316	26.019	277.335	6.042	+ 12·1	9.033	8 056	Budapester Localb.
525.992	21.571	52.691	5.495	58.186	7.073	52.705	6.073	58.778	7.347	— 1·0	9.697	9.796	Budapest-Szt. Lörincz
1.537	289	2.461	370	2.831	2.574	. . . . .					3.432	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
48.060	19.617	33.840	32.474	66.314	1.477	35.718	52.784	88.502	1.971	— 25·1	1.969	2.628	Eperjes-Bartfeld
30.429	110.044	7.793	116.287	124 080	3.760	7.558	107.800	115.358	3.496	+ 7·8	5.013	4.661	Gölnitzthal-Bahn
77.782	9.343	20.135	13 098	33.233	1.910	19.566	13.842	33.408	1.920	— 0·5	2.547	2.560	Güns-Steinamanger
119.371	8.572	24.414	7.382	31.796	1.165	22 275	8.201	30.476	1.116	+ 4·4	1.553	1.488	Haraszti-Ráczkev
15.160	8.092	1.985	4.762	6.747	1.984	1.722	4.445	6.167	1.814	+ 9·4	2.645	2.419	Holics-Gödinger Localb.
26.675	31.721	4.610	8.928	13.538	1.574	4.445	9.373	13.818	1.607	— 2·1	2.099	2 143	Késmark-Szepes-Bélá
35.498	17.946	12.134	16.476	28.610	2.980	11.597	17.505	29.102	3.033	— 1·7	3.973	4 044	Keszthély-B. Szt. György
32.557	8.856	10.515	7.809	18 324	1.443	10.854	7.941	18.795	1.480	— 2·5	1.924	1.973	Löcsethal-Bahn
66 095	98.824	15.778	129.635	145.413	2.319	18.240	110.838	129.078	2.059	+ 12·6	3.092	2 745	Marmaroser Salzb. A.-G.
38.260	60.969	17.974	129.401	147.375	1.742	18.482	157.157	175.639	2.076	— 16·1	2.323	2.768	Nagy-Károly-Somkuti
4.830	222	1.410	207	1.617	539	77	208	285	285	+ 89·1	719	380	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
68 432	48.630	18.573	30.893	49.466	3.532	19.384	31.930	51 314	3.665	— 3·6	4.709	4.887	Poprádthal-Bahn
273.659	133.094	188.208	310.494	498.702	2.203	189.968	283.126	473.094	2.090	+ 5·4	2.971	2.787	Számosthal-Bahn
17.032	19.555	3.958	9.725	13.683	1.244	4.011	9.607	13.618	1.238	+ 0·5	1.659	1.651	Szepes-Béla-Podolin
18 318	6.280	3.235	5.296	8.531	917	3.077	4 123	7.200	774	+ 18·5	1.223	1.032	Szep. Olaszi-S.Varalja
100	32.400	18	9.450	9.468	1.661	19	9.450	9.469	1.661	. . .	22.15	2.215	Terret-Kowaszna
355.429	163.657	167 266	346.958	514 224	2.395	137.916	226.393	364.309	2.107	+ 13·7	3.193	2.809	Torontaler Localb.
68.960	68.670	20.543	92.067	112.610	2.625	21.852	97.024	118.876	2.771	— 5·3	3.500	3.695	Ungthalbahn
36,373.502	20,831.924	23,102.765	61,872.007	84,974.772	5.986	21,411.531	56,361.166	77,772.697	5.835	+ 2·6	7.981	7.780	**Summe**
													Recapitulation.
84,681.709	63,592.721	48,075.774	137,558.147	185,633.921	11.185	47,698.132	130,230.750	177,928.882	10.849	+ 3·2	14.913	14.465	**Se. d. österr. Eisenb.**
36,373.502	20,831.924	23,102.765	61,872.007	84,974.772	5.986	21,411.531	56,361.166	77,772.697	5.835	+ 2·6	7.981	7.780	**Se. d. ungar. Eisenb.**
121,055.211	84,424.645	71,178.539	199,430.154	270,608.693	8.790	69,109.663	186,591.916	255,701.579	8.601	+ 2·2	13.185	12.902	**Hauptsumme**
													Zahnradbahnen.
30.415	1.334	25.366	2.091	27.457	. . .	31.975	1.103	33.078	. . . . .				Achenseebahn
28.414	. . . . .	35.844	. . . . .	35.844	. . .	52.995	. . . . .	52.995	. . . . .				Gaisbergbahn
124.567	48	43.991	70	44.061	. . .	59.726	346	60.072	. . . . .				Kahlenbergbahn
13.623	1	32.114	4	23.118	. . .	55.356	17	55.373	. . . . .				Schafbergbahn
													mit elektrischem Betrieb
499.335	. . . . .	59.280	. . . . .	59.280	. . .	66.852	. . . . .	66.852	. . . . .				Baden—Vöslau
257.119	. . . . .	27.893	. . . . .	27.893	. . .	. . . . .							Bielitz-Zigeunerwald
82.927	. . . . .	11.239	. . . . .	11.239	. . .	12.432	. . . . .	12.432	. . . . .				Gmunden Bhf.—Stadt
2,865.027	. . . . .	153.729	. . . . .	153.729	. . .	130.607	. . . . .	130.607	. . . . .				Lemberger Elektr. E.
315.191	. . . . .	46.287	. . . . .	46.287	. . .	47.085	. . . . .	47.085	. . . . .				Mödling—Brühl (vidc Südbahn-Gesellsch.)
47.252	. . . . .	3.737	. . . . .	3.737	. . .	6.452	. . . . .	6.452					Prag (Bubna)-Belvedere
527.676	. . . . .	26.384	. . . . .	26.384	. . .	. . . . .							Prag-Vysočan-Lieben
378.764	. . . . .	45.365	. . . . .	45.365	. . .	4.662	. . . . .	4.662	. . . . .				Teplitz-Eichwald

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate September 1896	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate September 1895	Im Monate September 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende September 1896	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende September 1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1											
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	13.690	8	2.063	8	2.071		3.205				
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	19.033		2 166		2.166		3.833				
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	16.513	5.494	6.930	13.008	19.938	190	23.665	225	— 15·5	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	619	103.406	46.884	64.608	124.857	189.465	306	188.674	305	+ 0·3	619	604
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	83.780	3.006	4.154	1.598	5.752	1.174	6.235	1.272	— 7·7	4·9	4·1

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . . . . um 30.180·2 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 3.500·0 t
„ Steinen aller Art . . . . . „ 10.926·0 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 4.462·3 t
„ Eisen und Stahl . . . . . „ 2.544·6 t
„ Kohlen . . . . . „ 2.082·2 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt . . . . . um 6.156·4 t
„ Zucker, roh . . . . . „ 500·3 t
„ Holz aller Art . . . . . „ 1.914·6 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 12.551 Personen und das Erträgniss um fl. 1241 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 1157 t und des Erträgnisses um fl. 505.

Transportzunahmen ergaben sich besonders.

bei Getreide aller Art . . . . . um 2.235·9 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 520·7 t
„ Steinen aller Art . . . . . „ 664·0 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 273·3 t
„ Eisen und Stahl . . . . . „ 275·5 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich bei dem Artikel „Zucker, raffinirt und roh“ zu verzeichnen.

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 9308 Personen und das Erträgniss um fl. 2015 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 5004 t und des Erträgnisses um fl. 4161 zu constatiren, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Steine aller Art“, dann „Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Zucker, roh“, „Holz aller Art“, sowie „Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat September 1896 resultirt im Vergleiche zur selben Periode 1895 ein Einnahmenplus von fl. 86.376, welches günstige Ergebniss hauptsächlich aus Getreide- und Erztransporten herrührt.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate September 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro September 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . . + 14.983 Personen — fl. 2.552·65
Ergänzungsnetz . . . — 2.362 „ — „ 8.769·25
Südnordd. Verbindungsbahn — 3.832 „ — „ 1.480·50

Die Mindereinnahmen resultiren im Allgemeinen daraus, dass im vorigen Jahre die Ausstellung in Prag einen grösseren Fremdenzuzug hervorrief. — Wenn auf dem garantirten Netze trotzdem heuer eine Mehrfrequenz nachgewiesen wird, so ist die Ursache hievon in einem gesteigerten Sonntagsverkehr auf kurze Distanzen zu suchen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro September 1896, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 5.073 t + fl. 57.365·63
„ „ Ergänzungsnetz + 5.940 t — „ 27.328·98
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . + 6.403 t + „ 31.809·46

Die Zunahme des Verkehres und der Einnahmen des garantirten Netzes und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn sind hauptsächlich dem gesteigerten Getreide-, Mehl- und Steinkohlenverkehre zuzuschreiben.

Auf dem Ergänzungsnetze machte der schwächere Exportverkehr sich fühlbar; die Zunahme des sich auf kürzeren Strecken abwickelnden Localverkehres konnte den bezüglichen Ausfall nicht decken.

Vom 1. Jänner bis Ende September 1896 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende September 1896				1895				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1896	1895	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
Drahtseilbahnen.													
. . . . .													Belvedere in Prag
. . . . .													Laurenziberg in Prag
97.499	20	13.329	47	13.376	. . .	16.595	91	16.686	. . .				Festung Hohensalzburg
166.815	. . . .	17.673	. . . .	17.673	. . .	29.681	. . . .	29.681	. . .				Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
111.259	43.763	46.361	117.279	163.640	1.558	45.047	107.097	152.144	1.449	+ 7·5	2.077	1.922	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
682.697	379.080	394.359	1,083.129	1,477.488	2.387	418.685	1,171.178	1,589.863	2.632	— 9·0	3.183	3.509	Bosn.-Herzeg. Staatsb. inel. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
653.164	22.607	31.114	16.273	47.387	9.670	25.204	17.027	42.231	10.300	— 6·1	12.893	13.732	Trambahn in Sarajevo

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monate Juni des Gegenstandsjahres vorgeschritten.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die pro 1895 ausgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene pro 1896 provisorisch ermittelt, jedoch pro Jänner bis Mai richtig gestellt.

Die Differenz der definitiven Buchungen pro Mai 1896 ergibt gegenüber den seinerzeit publicirten provisorischen Ziffern ein Minus von fl. 45.895, indem einem Plus von fl. 8664 im Personenverkehre ein Minus von fl. 54.559 gegenüber steht.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate September 1896 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz, mit Ausschluss der Localbahnen, nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 175.336 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 72.294 und auf den Güterverkehr mit fl. 103.042.

Die gesellschaftlichen Localbahnen ergaben folgende Resultate:

Liesing-Kaltenleutgeben (Zunahme im Güterverkehr) . . . . . + fl. 411
Mödling-Brühl . . . . . — „ 624
Spielfeld-Radkersburg (Zunahme im Güterverkehr) . . . . . + „ 1.267

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften weisen Steigerungen nach:

die Leoben-Vordernberger Bahn (Personen- und Güterverkehr) . . . . um fl. 8.565

ferner in Folge stärkeren Güterverkehres:

die Localbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . . um fl. 254
„ Localbahn Cilli-Wöllan . . „ „ 4.469
„ Bárcs-Pakráczer Bahn . . . . „ „ 2.861

Dagegen haben Abnahmen im Personen- und Güterverkehre erfahren:

die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn . . . . . um fl. 3.276
„ Graz-Köflacher Bahn . . . . . „ „ 5.759
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger . . . . . „ „ 324

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis Juni richtig gestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat September 1896 ergibt sich bei Entgegenhaltung des gleichen Monates vom Vorjahre im Personenverkehre ein Einnahmenausfall von fl. 3688, während im Güterverkehre fl. 3190 Mehreinnahmen erzielt wurden, wodurch sich der Ausfall auf fl. 498 verringert.

Für die Monate Jänner bis einschliesslich September 1896 hat sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres im Personenverkehre ein Ausfall von fl. 9850 ergeben, welcher durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse in den Sommermonaten Aufklärung findet.

Im Güterverkehre wurden dagegen Mehreinnahmen von fl. 25.753 erzielt, daher aus dem Gesammtverkehre fl. 15.908 Mehreinnahmen resultiren.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 529. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. November stellten die Abgeordneten Kaizl, Kaftan und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Die Regierung wird aufgefordert, ungesäumt alles Erforderliche zu veranlassen, damit 1. das garantirte Netz der Oesterr. Nordwestbahn, sowie 2. die Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit der grösstmöglichen Beschleunigung concessionsmässig eingelöst werde."

Abg. Dr. Kaizl verweist auf seinen im Juni gestellten

Dringlichkeitsantrag, durch welchen die Regierung aufgefordert wurde, gleich zu Beginn der Herbstsession eine Gesetzesvorlage bezüglich der Verstaatlichung der Nordwestbahn vorzulegen. Dieser Antrag sei damals vom Hause angenommen worden, und die Regierung habe erklärt, sie sei bereit, mit den Gesellschaften neuerdings in Verhandlung zu treten und das Ergebniss im Herbste dem Hause zur Kenntniss zu bringen. Der Herbst gehe zur Neige, ohne dass das Versprechen eingelöst worden sei, weshalb Redner diese Angelegenheit neuerdings in Form eines Dringlichkeitsantrages zur Sprache bringe. Die Regierung habe den Weg der einfachen Einlösung nicht eingeschlagen, sondern sie habe fest darauf bestanden, sich mit der Gesellschaft in gütliche Abmachungen einzulassen. Redner erörterte die Streitpunkte, welche bei einer gütlichen Abmachung zu schlichten sind, und meint, dass nur die concessionsmässige Einlösung zu empfehlen sei. Die Einlösung der Nordwestbahn sei deshalb überaus dringlich, weil mit jedem Jahre, welches unbenützt vorübergehe, die Belastung, welche der Staat im Falle der Einlösung auf sich nehmen müsse, steige. Redner ersuchte daher um Annahme seines Dringlichkeitsantrages und ersuchte die Regierung, in richtiger Erkenntniss der wahren Interessen der Staatsverwaltung sich diesem Dringlichkeitsantrage nicht entgegenzustellen, sondern ihn anzunehmen und, wenn sie es für nothwendig erachte, binnen wenigen Tagen das Ermächtigungsgesetz bezüglich der Nordwestbahn einzubringen, damit die Angelegenheit endlich erledigt werden könne.

Abg. Kaftan betont die hohe handelspolitische Bedeutung der Linien der Nordwestbahn für den Staat und dass von deren Einlösung die erwünschte Gleichheit der Tarife auf den Hauptlinien in Böhmen, eventuell auch in Mähren, dann die Erleichterung der immer dringender nothwendigen Verstaatlichung der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, kurz die wirthschaftliche Hebung Böhmens, abhängen. Die Nordwestbahn-Gesellschaft müsse zu günstigeren Einlösungsbedingungen gezwungen werden, und hiezu sei die sofortige Uebernahme der Südnorddeutschen Verbindungsbahn das beste Mittel. Redner bittet, den Dringlichkeitsantrag anzunehmen.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg:

Die Regierung theilt vollkommen die Ansicht der Herren Antragsteller, dass die Angliederung der Nordwestbahn an das Staatsbahnnetz volkswirthschaftlich sehr vortheilhaft wäre. Eben aus diesem Grunde hat die Regierung im Frühjahre ein Uebereinkommen mit der Gesellschaft getroffen und dem hohen Hause vorgelegt, welches Uebereinkommen sie für den Staat immer für sehr günstig gehalten hat und heute noch umsomehr für günstig hält mit Rücksicht auf die glänzenden Mehreinnahmen, welche die Nordwestbahn mittlerweile zu verzeichnen hat.

Es hat schon der Herr Abg. Dr. Kaizl dies hervorgehoben, und gerade seine Argumente geben zu denken, ob es nicht doch gut gewesen wäre, dieses Uebereinkommen damals zu perfectioniren. (Abg. Dr. Kaizl: Nein!) Das hohe Haus hat die Perfectionirung desselben nicht zugelassen. Diese Mehreinnahmen waren aber auch die Ursache, dass die Regierung ihr Versprechen, noch im Laufe des Herbstes in neue Verhandlungen mit der Gesellschaft einzutreten, bisher nicht eingelöst hat. Denn die Regierung hat in ihrem Versprechen nichts von concessionsmässiger Einlösung gesagt, sondern sie sagte ausdrücklich, sie sei bereit, neue Verhandlungen einzuleiten, weil die Mehreinnahmen diese Verhandlungen, wie der Herr Abg. Kaftan ganz richtig hervorgehoben hat, umso schwieriger gemacht haben. Die Regierung steht aber nach wie vor auf dem Standpunkte, mit der Zeit, sobald günstige Momente kommen, ihr Wort einlösen zu wollen. Nach den gegenwärtigen Verhältnissen bleibt der Regierung wohl nichts Anderes übrig, als die concessionsmässige Einlösung ins Auge zu fassen; aber, meine Herren, ich muss doch aufmerksam machen und wieder zurückkommen auf jene Hindernisse, welche schon bei früheren Verhandlungen über diese Angelegenheit Seitens der Regierungsvertreter hervorgehoben wurden, welche der concessionsmässigen Einlösung namentlich des A-Netzes entgegenstanden. (Abg. Dr. Kaizl: Nicht unüberwindlich!)

Sie sind nicht unüberwindlich, aber sie sind doch derart, dass eine so dringliche Erledigung dieser Angelegenheit nicht in Aussicht gestellt werden kann. Jedoch gibt die Regierung die bestimmte Versicherung, dass sie mit allen ihr gesetzlich zu Gebote stehenden Mitteln dahin trachten wird, dieses Ziel sobald als thunlich zum Vortheile des Staates und zum Vortheile der Volkswirthschaft zu erreichen, selbstverständlich aber unter Hintanhaltung ungerechtfertigter Benachtheiligung der Gesellschaft, denn auch die Rechte der Gesellschaft müssen ja doch gewahrt werden. Diesen Standpunkt wird die Regierung bei allen künftigen Verstaatlichungen gewiss in Aussicht nehmen.

Aus dieser meiner Erklärung wolle das hohe Haus entnehmen, dass der Annahme der Dringlichkeit dieses Antrages Seitens der Regierung gar nichts im Wege steht. Nur möchte ich die Herren aufmerksam machen, dass eine gar so rasche Erledigung nicht in Aussicht gestellt werden kann.

An dem guten Willen der Regierung brauchen die Herren gewiss nicht zu zweifeln.

Abg. Dr. Pergelt erklärte, dass das Haus bereits im Mai der Anschauung Ausdruck gegeben habe, dass die Schwierigkeiten, welche der Einlösung der Nordwestbahn gegenüberstehen, nicht unüberwindlich seien. Gegenüber den Bedenken und Befürchtungen des Herrn Ministers müsse sich Redner folgende Erwägung vor Augen halten: Glaube der Herr Minister, dass es rascher zum Ziele führen würde, ein Uebereinkommen, welches beiden Theilen befriedigend erscheinen soll, zu Stande zu bringen, oder sei es nicht für den Staat leichter, auf Grund der bestehenden Gesetze die concessionsmässige Einlösung der Nordwestbahn durchzuführen und die dann noch restirenden strittigen Punkte der Gesellschaft zur Austragung im Wege Rechtens zu überlassen? Redner empfiehlt daher die Annahme des Dringlichkeitsantrages.

Abg. Dr. Gross trat für die concessionsmässige Einlösung der Nordwestbahn ein, da nach der Lage der Dinge die Verhandlungen mit dieser Gesellschaft sich durchaus nicht leicht gestalten dürften und es Sache der Regierung sei, in erster Linie die Rechte des Staates zu wahren.

Die Dringlichkeit wurde hierauf vom Hause angenommen und sodann auch der meritorische Antrag zum Beschlusse erhoben.

In derselben Sitzung des Abgeordnetenhauses richteten die Abgeordneten Tittinger und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister eine Anfrage in Betreff der Behebung des Wagenmangels auf den Staatsbahnlinien.

Die Abgeordneten Hauck und Genossen richteten eine Interpellation an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister in Betreff der Lohnverhältnisse bei der Südbahn-Gesellschaft.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Schönbrunn - Königsberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. November die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von Emil Hauke, Baumeister in Königsberg, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Königsberg zum Anschlusse an die Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutachtlichen Bericht zu erstatten. [E.-M.-Z. 12.854/I.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung von Schranken: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Schranken bei den Wegübersetzungen in km 68·136 und 92·363 für den 17. November in der Station Kühnsdorf anberaumt. [G.-I.-Z. 19.169.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Nimburg—Tetschen: Legung einer Druckwasser- und einer elektrischen Kabelleitung durch das Object in km 431·860.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project über die von der Firma Georg Schicht in Aussig beabsichtigte Legung einer Druckwasserleitung und einer elektrischen Kabelleitung durch das bestehende 0·8 m weite Bahnobject in km 431·860 der Linie Nimburg—Tetschen, bei gleichzeitiger Herstellung einer Wasserableitung von diesem Objecte in den Strassengraben, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5376/IV.]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Herstellung eines Güterschuppens in der Station Luschtenitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Verlängerung der Geleise und die Herstellung eines Güterschuppens in der Station Luschtenitz der Linie Nimburg—Jungbunzlau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7309/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Vergrösserung des Wasserstationsgebäudes in Friedland: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Vergrösserung der Anbauten beim Wasserstationsgebäude in Friedland der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 6781/IV.]

— (Erweiterung der Station Langenbruck: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Langenbruck der Linie Josefstadt—Seidenberg der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 5222/IV.]

— (Linie Josefstadt—Liebau: Verstärkung der Brückenconstructionen der Objecte in km 40·029 und 45·115.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Projecte für die Verstärkung der eisernen Brückenconstructionen der Objecte in km 40·029 und 45·115 der Linie Josefstadt—Liebau zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5690/IV.]

— (Herstellung einer Verladerampe in der Station Starkotsch.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer 45·4 m langen Umladerampe in der Station Starkotsch der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 7365/IV.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald. (Eindeckung des linksseitigen Bahngrabens in km 24·6/7.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Projecte über die Eindeckung des linksseitigen Bahngrabens in km 24·6/7 nächst der Station Unter-Morchenstern der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald die Genehmigung ertheilt. [E.-M.-Z. 13.042/I.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Rudolf Stummer von Traunfels vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecken:

A. Station Gablonz-Brandl der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn — Neissebrücke (km 0·4) — Reinowitz — Johannesberg;

B. Reinowitz—Grünwald—Gablonz (alter Markt)—Station Gablonz a. d. Neisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn:

C. Neissebrücke (km 0·4 der Linie A)—Gablonz (alter Markt)—Gebirgsstrasse (Stadtbahnlinie)

die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsbefunde den Bauconsens zu ertheilen. Derselbe tritt jedoch erst nach Ertheilung der Concession in Kraft. Gleichzeitig wird die k. k. Statthalterei beauftragt, bezüglich der Theilstrecken A bis C die Erörterung der Stationsfragen mit der politischen Begehung zu verbinden. [E.-M.-Z. 11.061/I.]

Kleinbahn Hainfeld — Klein-Zell. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 19. Mai 1896 vorgenommenen Trassenrevision der projectirten schmalspurigen, mit einer Spurweite von 0·76 m auszuführenden, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenützung von der Station Hainfeld der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Klein-Zell hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt.

[E.-M.-Z. 6127/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Ordensverleihung.) Se. Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. October 1896 über Antrag Seines Ministers am Hoflager dem Sectionsrathe im Handelsministerium, Aurel Czekelius, in Anerkennung hervorragender Leistungen im Brückenbauwesen den Orden der Eisernen Krone III. Classe taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

— (Ernennungen.) Se. Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. October 1896 über Vortrag Seines ungarischen Handelsministers die mit Titel und Charakter von Sectionsräthen bekleideten Ministerial-Secretäre des Handelsministeriums, Johann Tichtl und Dr. Josef Stetina, zu wirklichen Sectionsräthen zu ernennen geruht.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 22. September, Z. 35.946, dem Journalisten und Schriftsteller Dr. Adolf Silberstein-Ötvös in Budapest:
   a) für eine von Valla (Comitat Moson [Wieselburg]) aus über Tétény, Taresa, Lehndorf und die Gemarkung der Gemeinde Moson-Szolnok bis zur Station Moson-Magyar-Óvár der Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende;
   b) für eine von der Station Sopron (Oedenburg) der Linie Wr.-Neustadt - Kanizsa—Barcs der Südbahn und der Linie Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurt abzweigende und diese über Bánfalva, Harka, Nyék, Kis-Barom, Közép-Pulya, Alsó-Pulya und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely in der Endstation Köszeg (Güns) der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden, derzeit als Sackbahn endigenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)—Köszeg verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 23. September, Z. 60.381, dem Maximilian Ritter von Pittoni, kgl. ungar. Honved-Obersten d. R.:
   a) für eine von der Station Félegyháza der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Félegyháza-Csongrád abzweigende und diese über Szent-László und die Gemarkung der Gemeinde Majsa in der Station Halas mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék (Neusatz)—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindende;
   b) für eine von der Station Halas der Linie a) aus diese über Jankovácz, Felsö-Szent Iván und die Gemarkung der Gemeinde Csávoly in der Station Baja mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja und der dortigen Donau-Dampfschiffahrtsstation verbindende;
   c) für eine von der zukünftigen Station Majsa aus die Linie a) in der Station Szabadka mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék—Zimony—Belgrad verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 6. October, Z. 54.152, dem Stefan Baranyay, Obmann des Landwirthschaftlichen Vereines des Comitates Heves, für eine von der Station Vadna der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Borsod über Nagy-Barcza, Bán-Horvát, Bánfalva, Tapolcsány, Dédes, Szilvás, Apátfalva und die Gemarkung der Gemeinde Mikófalva bis zur zukünftigen Station Bekölcze der projectirten Localbahn Eger (Erlau)—Nádasd (Heveser Comitatsbahn) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1895] führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 8. October, Z. 58.578, dem Georg Kisfaludi in Jász-Karajenö für eine von der Station Czegléd der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg abzweigende, über Törtel, Puszta-Tetétlen und die Gemarkung der Gemeinde Jász-Karajenö bis Uj-Kecske, eventuell bis Ó-Kecske und von dort bis zum Theissufer-Landungsplatze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 9. October, Z. 62.389, dem Gutsbesitzer Julius Plachy in Kozárd für eine von der Station Apcz-Szántó der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Fülek—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Szarvasgede, Csecse, Ecseg, Szentiványi, Alsó-Told, Felsö-Told entweder über die Gemarkung der Gemeinde Rimócz oder über Puszta-Zsány und weiterhin über die Gemarkung der Gemeinde Lócz in der Station Szécsény mit der Nógráder Comitatsbahn Aszod—Balassa-Gyarmat—Losoncz verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Garam-Berzeneze — Léva. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 27. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Képéssy des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizei-

liche Begehung der Localbahn Garam-Berzencze—Léva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1895) statt. Die Linie Léva—Garam-Berzencze ist eine Fortsetzung der Granthalbahn Párkány-Nána - Csata—Léva, einer Flügelbahn der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Marchegg, und verbindet diese in nord-nordöstlicher Richtung in der Station Garam-Berzencze mit der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Zólyom (Sillein)—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Durch diese die Hauptlinie entlastende Radiallinie wird der Schienenweg zwischen Ruttka und Budapest im Anschlusse an die Eisenbahn (Párkány-Nána—) Esztergom (Gran)-Dorogh-Budapest wesentlich abgekürzt, und ist dieselbe auch von Bedeutung für den Transport von oberungarischer Kohle und sonstigen Bergwerksproducten in der Richtung nach Budapest. Die Commission erkannte die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtung als entsprechend, und ist nach Vollendung einiger Nachtragsarbeiten die Eröffnung des Verkehres im Laufe der nächsten Zeit zu gewärtigen.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der kgl. Freistadt Pozsony (Pressburg). (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat anlässlich der bevorstehenden Vollendung des Baues der Pressburger Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) die technisch-polizeiliche Begehung derselben angeordnet. Der gesellschaftliche Directionsrath wurde ferner vom Handelsminister beauftragt, in Folge Einführung des elektrischen Betriebes auf sämmtlichen Linien den hierauf bezüglichen § 7 der Statuten entsprechend abzuändern.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Kőbánya (Steinbruch) nach Rákosfalva. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die sofortige politisch-administrative Begehung der projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Kőbánya nach Rákosfalva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 ex 1895) angeordnet. Durch diese im Allgemeinen für den Extravillanverkehr mit den Budapester Stadtbezirken und vice versa wichtige Bahn wird auch speciell die Approvisionirung der Hauptstadt gefördert werden.

Localbahn Temesvár-Buziás. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung begriffenen Localbahn Temesvár-Buziás (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1895, Concessionsurkunde), angeordnet und mit Führung derselben den Ministerial-Secretär Árpád Kepessy des kgl. ungarischen Handelsministeriums betraut. Durch diese ein intensiv cultivirtes Gebiet des Comitates Temes durchziehende Bahn wird der Curort Buziás in das ausgedehnte Verkehrsnetz der südöstlichen ungarischen Eisenbahnen einbezogen werden. Die Interessenten des Comitates Temes haben im Einvernehmen mit jenen des östlich gelegenen Nachbarcomitates Krassó nunmehr auch den Weiterbau dieser Linie zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Hauptlinie Budapest—Temesvár—Orsova—Predeal beschlossen.

Projectirter Bau zweier Tunnels unter der Donau in Budapest. (Ausführungsmodus.) Die Projectanten zweier Tunnels unter der Donau in Budapest, Baron Lamoral Braunecker und Ingenieur Ladislaus Visnovszky (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1893), sind um die Bewilligung zum Beginne der Vorarbeiten zu dem Bau von Tunnels unter der Donau, und zwar in den Richtungen Parlamentsgebäude—Bombenplatz und Borárosplatz—Kelenföld, eingekommen. Dieselben haben auch gleichzeitig die Detailpläne eingereicht, nach welchen die beiden Tunnels $15^1/_2$ m unter dem Nullpunkte der Donau angelegt werden. Jeder Tunnel wird 10 m hoch und derart in zwei Theile getheilt, dass es eine untere und eine obere Passage geben wird. Die untere Passage ist für Fusspassanten und eine elektrische Strassenbahn und die obere Passage ist für den gewöhnlichen Wagenverkehr bestimmt. Die Tunnelbahn soll unterirdisch mit der Untergrundbahnstation am Déakplatz, dann mit den elektrischen Bahnlinien Podmanyczkygasse—Ringstrasse und in Ofen mit der Station bei der Kettenbrücke der für Kelenföld projectirten Strassenbahn verbunden werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Millenniums-Ausstellungs-Personentarifes.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass die für die Dauer der Millenniums-Ausstellung laut Heft I des Millenniums-Ausstellungs-Personentarifes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39) von ungarischen Stationen der Südbahn und von Stationen der Barcs-Pakraczer Bahn nach Budapest-Südbahn eingeführten besonders ermässigten Tour- und Retourkarten noch weiter, und zwar bis Ende December ausgegeben werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Auflassung der Haltestelle Budapest-Városliget [Stadtwäldchen].) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die für die Dauer der Millenniums-Ausstellung eingerichtet gewesene Haltestelle „Budapest-Városliget" der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87) mit 4. November bis auf Weiteres aufgelassen wurde.

— (Eröffnung der Haltestelle „Normanci".) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der in ihrem Betriebe stehenden Linie Eszék—Bizovac—Koska—Uj-Kapela-Batrina der Slavonischen Localbahnen, zwischen den Stationen Bizovac und Koska, die Haltestelle „Normanci" für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde.

— (Massregeln im Interesse der raschen Absendung von Millenniums-Ausstellungsgütern.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass zur Verhinderung einer Anstauung im Ostbahnhofe Ausstellungsgüter, welche als Eilgut abtransportirt werden sollen, bis auf Weiteres nach allen Richtungen auch als solches am Frachtenbahnhofe Budapest-Józsefváros (Josefstadt) aufgegeben werden können.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Ernennung eines Mitgliedes der Direction von Seiten der kgl. ungarischen Regierung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat an Stelle des von Seiten der Regierung als Mitglied der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft delegirt gewesenen Ministerialrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Johann Gyöngyössy den Ministerialrath Adolf Zay ernannt.

Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn. (Bestellung von Kohlenlowries.) Die Direction genannter Eisenbahn hat mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers (Erlass vom 9. September 1896, Z. 54.352) bei der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabrik in Budapest und Leobersdorf, zur Ergänzung ihres Wagenparkes 100 Kohlenlowries mit einer Tragfähigkeit für 15 Tonnen bestellt.

Neuartige Waggonkuppelung. (Probeweise Einführung auf ungarischen Bahnen.) Wie aus Budapest berichtet wird, ist in Eisenbahn-Fachkreisen die probeweise Einführung der vom Civilingenieur Felix Pammer in Vinodol erfundenen neuartigen Construction für automatische Kuppelung von Eisenbahnwaggons in Aussicht genommen. Durch diese neue Kuppelung wäre es, wie berichtet wird, gelungen, jede Gefahr für das Personal zu entfernen, denn der Kuppelungsmann braucht sich nicht zwischen die Waggons zu begeben. Die Einkuppelung geschieht ganz mechanisch; es braucht gar Niemand dabei zu sein, während zur Auskuppelung nur die Loslösung einer Kette nothwendig ist, welche ausserhalb des Puffers hängt. Nach Loslösung dieser Kette entfernt sich der Mann, gibt das Signal, und die Auskuppelung erfolgt ebenfalls ganz mechanisch. Wenn ein Waggon mit dieser neuen Kuppelung zu einem solchen mit heute gebräuchlicher Kuppelung kommt, kann die Ankuppelung nach heutigem System sofort geschehen, denn man lockert nur eine kleine Schraube und die ganze Kuppelvorrichtung löst sich ab und hängt, ohne zu stören, an der Zugstange herab.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate September 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat September ergibt für 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.889·75 Kilometer Folgendes:

Im Monate September betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 38,555.766 Mk. oder 1,543.166 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 986 Mk. oder 2·39 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 82,658.454 Mk oder 7,627.087 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2078 Mk. oder 8·34 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende September betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 194,158.983 Mk. oder 10,316.107 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5981 Mk. oder 3·51 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 389,648.714 Mk. oder 22,970.201 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11.806 Mk. oder 4·10 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 54,920.496 Mk. oder 2,510.851 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8383 Mk. oder 2·56 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 101,773.956 Mk. oder 8,438.573 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15.301 Mk. oder 6·66 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Kleinbahnen in der Provinz Hannover.) Der Provinzialausschuss von Hannover ermächtigte in der Sitzung vom 6. October bei der Berathung von Kleinbahn-Angelegenheiten das Landesdirectorium zur Anfertigung der Vorarbeiten für die Kleinbahnen von Lathen über Sögel nach Werlte, von Bruchhausen nach Hoya und von Berxen nach Asendorf, sowie von Geestemünde nach Farge. Der Bau der Gartethalbahn durch die Firma Lenz & Co., Stettin, ist nunmehr gesichert. Die Kosten der 19 km langen Strecke belaufen sich einschliesslich des Grunderwerbes auf 772.000 Mk. Die finanzielle Sicherstellung soll in folgender Weise erfolgen: Es wird eine Actiengesellschaft mit einem Grundcapital von 482.000 Mk. gebildet. Von diesem Grundcapital übernimmt die Firma Lenz & Co. 260.000 Mk. an Vorzugsactien mit einem bevorrechteten Dividendenanspruch, dann werden noch 222.000 Mk. einfache Actien ausgegeben. Die dann noch fehlende Summe von 290.000 Mk. leiht die Firma Lenz & Co. der Actiengesellschaft auf Bahnhypothek zum Zinsfusse von 3·75 pCt. Die Dividende wird in der Weise vertheilt, dass, nachdem auf die Vorzugsactien 4·5 pCt. entfallen sind, die einfachen Actien bis zu gleicher Höhe Dividende beziehen. Ein etwaiger weiterer Gewinn wird auf beide Actienarten gleichmässig vertheilt. Die Firma übernimmt den Betrieb für 15 Jahre auf eigenes Risico.

Italien. (Eisenbahn S. Giorgio di Nogaro-Oesterreichische Grenze.) Mit königlichem Decrete vom 24. September 1896 ist der am 15. September 1896 zwischen den Ministern für öffentliche Arbeiten und des Staatsschatzes und dem Commendatore Professor Arthur Jéhan de Johannis, Präsident des Verwaltungsrathes der Società Veneta, wegen der Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Eisenbahn von S. Giorgio di Nogaro zur österreichischen Grenze abgeschlossene Uebereinkommen genehmigt und rechtsgiltig erklärt worden. Der Staat hat der genannten Gesellschaft eine Subvention von 2000 Lire pro Kilometer für die Dauer von 40 Jahren eingeräumt. Diese Linie wird in der Folge wohl ihren Anschluss an die österreichische Linie Monfalcone—Cervignano finden und zur Hebung des Verkehres zwischen beiden Ländern beitragen.

— (Eisenbahn Brescia-Trient.) In Brescia hat am 15. October 1896 eine Versammlung zu dem Zwecke einer Action für die Verbindung von Brescia mit dem Trentino durch eine Eisenbahnlinie stattgefunden. Diese Versammlung wurde in dem Saale der Prätur unter dem Vorsitze des Notars Xav. Zanetti abgehalten. An derselben nahmen theil Abgeordnete, Provinzialdeputirte, der Unterpräfect von Salò und Andere. Allseitig fand der Antrag auf Verlängerung der Eisenbahn Rezzato-Vobarno bis Caffaro Beifall, und wurde folgender Beschluss einstimmig gefasst: „Die Brescianer geben ihrer Zustimmung zu der Initiative der Trientiner für den Bau einer Linie Trient—Ponte Caffaro Ausdruck, unter Anerkennung der Nothwendigkeit und des Nutzens einer Verbindung der Stadt Brescia mit den Subalpinen." Hierauf wurde zur Wahl des definitiven Comité geschritten und das Resultat der Versammlung dem Minister für öffentliche Arbeiten telegraphisch bekanntgegeben.

— Eisenbahn Mailand—Saronno.) Am 18. October 1896 ist das zweite Geleise auf der Strecke Bovisa—Bollate der Linie Mailand—Saronno als Fortsetzung des Doppelgeleises Mailand—Bovisa in Betrieb gesetzt worden.

— (Tramway Mailand—Paullo—Crema.) Im Monate October hat eine Actiensubscription für eine Tramway Mailand—Paullo—Crema stattgefunden, welche als finanzielle Grundlage für die von dem Senator Sanseverino-Vimercati geleitete Executivcommission für dieses Project dienen soll. Nach dem von dem Ingenieur Horvatz aufgestellten Projecte wäre diese neue Linie 42 km lang, mithin um 12 km kürzer als die gegenwärtige Verbindung. Die Linie würde auf dem Platze Porta Vittoria beginnen und bis Paullo auf der Provinzialstrasse weiterführen. Nach Uebersetzung des Flusses Adda würde sie über Spino und Pandino ihre Fortsetzung und bei der Porta Obriano in Crema ihren Abschluss finden. Die Kosten dieser mit Dampf zu betreibenden Tramway sind auf 1,500.000 Lire veranschlagt.

— (Wahl eines Präsidenten des Verwaltungsrathes der Mittelmeerbahn.) Nachdem der bisherige Präsident Commendatore Marsaglia aus Gesundheitsrücksichten zurückgetreten ist, hat am 20. October 1896 eine Sitzung des Verwaltungsrathes behufs Wahl eines neuen Präsidenten stattgefunden. Aus dieser Wahl ging als Präsident der Senator Ingenieur Graf Sanseverino-Vimercati, als Vicepräsident Commendatore Advocat Giacomo Falcone von Genua hervor. Senator Sanseverino ist der vierte Präsident der Mittelmeerbahn, nachdem ihm Bellinzaghi, Allievi und Marsaglia in dieser Stellung vorausgegangen sind.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Im Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 31. August 1896 betrugen die Einnahmen des Adriatischen Netzes 63,369.445·19 L., das ist um 1,285.826 L. weniger als in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 30. September 1896 betrugen die Einnahmen der Mittelmeerbahn 33,397.705·50 L., das ist um 272.723·55 L. mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres.

— (Italienische Secundärbahnen.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen waren im Juli 1896 im Entgegenhalte zu diesem Monate des Vorjahres folgende:

Linienbezeichnung		Betriebsjahr 1896—97	1895—96	Differenz
Turin-Rivoli	L.	15.589	15.178	+ 411
Biellesische Localbahnen	„	17.842	17.264	+ 578
Neapel-Nola-Bajano	„	28.031	26.967	+ 1.064
Basaluzzo-Frugarolo	„	672	781	— 109
Turin-Ciriè-Lanzo	„	59.703	58.745	+ 958
Bergamo-Ponte della Selva	„	32.801	27.468	+ 5.333
Fossano-Mondovi	„	35.22	3.564	— 42
Lugano-Eisenbahn und Schiffahrt	„	6.441	7.426	— 985
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	36.278	37.136	— 858
Santhià-Biella	„	58.757	63.791	— 5.034
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	26.023	27.120	— 1.097
Sardische Secundärbahnen	„	72.919	78.699	— 5.780
Nord-Mailand	„	250.578	242.329	+ 8.239
Novara-Seregno	„	48.463	48.085	+ 378
Eisenbahn Reggio Emilia	„	18.790	19.515	— 1.151
Poggibonsi-Colle	„	3.921	3.709	+ 212
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	40.927	41.155	— 228
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	139.022	145.613	— 6.591
Suzzara-Ferrara	„	20.650	22.247	— 1.597
Bologna-Portomaggiere	„	27.800	30.727	— 2.927
Padua-Montebelluna	„	13.000	15.087	— 2.087
Arezzo-Stia	„	14.800	16.072	— 1.272
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	58.200	65.371	— 7.171
Vicenza-Schio	„	32.000	32.573	— 573
Cividale-Portogruaro	„	21.300	20.568	+ 732
Torre-Arsiero	„	15.400	17.534	— 2.134
Conegliano-Vittorio	„	7.000	7.906	— 906
Parma-Suzzara	„	11.800	11.886	— 86

— (Erythräische Eisenbahn.) Demnächst begeben sich zwei Sectionen von Officieren des Geniecorps nach Afrika, um daselbst Studien wegen des Baues einer Eisenbahn vom Meere zum Hochplateau anzustellen. Vor der Schlacht von Adua hatte sich eine Commission von Civilingenieuren nach der Colonie begeben, um ein Project: Saati—Ghinda—Asmara, zu studiren. Nach dem Kriege wurden jedoch die Studien sistirt und man bekam nichts weiter darüber zu hören.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2342 T. Gehalt ist am 3. August mit 29 Passagieren und 1303 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 4 Colli Metallwaaren, 42 Colli Bier, 14 Colli Spiritus, 12 Colli Wein, 25 Colli Esswaaren, 8 Bund Körbe, 95 Colli Zucker, 5266 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 80 Colli Erdwachs; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Suez 1865 Colli Heu, 2 Colli Spiritus; nach Aden 50 Colli Papier, 36 Colli Spiritus, 18 Colli Glaswaaren, 215 Colli Bier, 130 Colli Zucker, 6 Colli Manufacturwaaren; nach Hodeidah 100 Colli Zucker, 3 Colli Schuhwaaren, 12 Colli Papier, 4 Colli Möbel; nach Gedda 50 Colli Papier, 2 Colli Spiritus, 2 Colli Esswaaren; nach Chinde 20 Colli Glasperlen; nach Zanzibar 605 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Papier, 80 Colli Mehl; nach Bombay 155 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Seife, 175 Colli Quecksilber, 40 Colli Glasperlen, 58 Colli Wein, 11 Colli Mützen, 250 Colli Metallwaaren, 21 Colli Spielwaaren, 28 Colli Obst, 4 Colli Möbel, 21 Colli Knöpfe, 41 Colli Farben, 570 Colli Schmieröl, 7 Colli Schuhwaaren, 112 Colli Glaswaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 242 Colli Lampen, 172 Colli Manufacturwaaren, 96 Colli Baumwollwaaren, 75 Colli Uhren, 8 Colli Garne, 820 Colli Papier; nach Bushire 60 Colli Zündhölzchen; nach Mangalore 27 Colli Kurzwaaren; nach Bagdad 23 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Mützen, 4 Colli Glasperlen, 37 Colli Papier, 150 Colli Zucker, 2 Colli Mineralwasser; nach Bassorah 5 Colli Mützen, 109 Colli Papier, 10 Colli Glaswaaren, 6 Colli Farben, 5 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Zündhölzchen; nach Karachi 3 Colli Glasperlen, 6 Colli Metallwaaren, 12 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Zündhölzchen; nach Calicut 6 Colli Metallwaaren; nach Cannanore 10 Colli Manufacturwaaren; nach Mahomerah 3 Colli Baumwollwaaren; nach Colombo 1 Collo Musikinstrumente, 2 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Lampen, 39 Colli Papier; nach Rangoon 55 Colli Metallwaaren, 5 Colli Glasperlen, 21 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Kurzwaaren; nach Tuticorin 4 Colli Metallwaaren; nach Hobsonsbai 7 Colli Droguen; nach Madras 19 Colli Metallwaaren, 13 Colli Papier, 3 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 19 Colli Lampen, 1 Collo Baumwollwaaren, 4 Colli Glasperlen; nach Calcutta 29 Colli Knöpfe, 6 Colli Möbel, 26 Colli Lampen, 311 Colli Papier, 160 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Kurzwaaren, 75 Colli Quecksilber, 30 Colli Glasperlen, 164 Colli Metallwaaren, 242 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Farben, 47 Colli Glaswaaren, 24 Colli Garne; nach Penang 6 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Papier, 27 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 18 Colli Garne, 351 Colli Metallwaaren; nach Singapore 2 Colli Knöpfe, 35 Colli Papier, 7 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Garne, 7 Colli Kurzwaaren, 85 Colli Bier, 8 Colli Holzwaaren, 26 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Metallwaaren, 5 Colli Mützen; nach Samarang 80 Colli Erdwachs, 47 Colli Metallwaaren, 5 Colli Möbel; nach Soerabaya 12 Colli Papier, 12 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Mehl, 11 Colli Baumwollwaaren, 120 Colli Erdwachs, 8 Colli Knöpfe; nach Macassar 10 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Mehl, 6 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Garne; nach Dely 13 Colli Wein; nach Palembang 1 Collo Mützen; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Cheribon 20 Colli Erdwachs; nach Ternate 10 Colli Glasperlen; nach Bangkok 39 Colli Garne; nach Hongkong 6 Colli Kurzwaaren; nach Manila 4 Colli Knöpfe, 8 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Shanghai 1 Collo Baumwollwaaren, 4 Colli Stahl, 18 Colli Knöpfe; nach Tientsin 3 Colli Manufacturwaaren; nach Chee-Foo 16 Colli Metallwaaren; nach Kobe 48 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Kurzwaaren; nach Yokohama 2 Colli Baumwollwaaren. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 1,351.674 fl. ö. W.

Fiumaner Seehafen. (Regulirung der Hafengebühren.) Die kgl. ungar. Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Regulirung der Fiumaner Hafengebühren beschlossen. Für den internationalen Seehandelsverkehr bedeutungsvolle Bestimmungen des neuen Regulativs sind insbesondere, dass nicht nur das bei Bezahlung dieser Gebühren zu beobachtende Verfahren einfacher wird, sondern auch die betreffenden Kosten um ein Bedeutendes niedriger gestellt werden. Der Hauptvortheil dieser Neuerung wird indessen sein, dass die innerhalb eines gewissen Zeitraumes auf einer Reise mehrere inländische Häfen berührenden Schiffe die Hafengebühren nur einmal werden bezahlen müssen, während sie jetzt gezwungen sind, diese Gebühren so oft zu bezahlen, als sie Häfen anlaufen. Die Folge davon wird in erster Linie die sein, dass fremde Schiffahrts-Gesellschaften sich viel leichter werden entschliessen können, mit Fiume und Triest neue Verbindungen ins Leben zu rufen, wenn ihre Schiffe nur in einem Hafen den Gebühren unterliegen. Die Veranlassung zur Schaffung des neuen Regulativs gab massgebenden Ortes die Ueberzeugung, dass der gegenwärtig giltige Hafengebührentarif nicht mehr den heutigen Verhältnissen entspricht, denn im Jahre 1883, als das derzeit in Kraft stehende Gesetz geschaffen wurde, befand sich die ungarische Dampfschiffahrt erst am Anfange ihrer Entwicklung, und als Basis des neuen Gesetzes diente damals hauptsächlich die Segelschiffahrt. Seitdem haben aber die Fiumaner Schiffahrtsverhältnisse eine grosse Veränderung erfahren. Im Jahre 1882 berührten Fiume 3074 Schiffe mit zusammen 482.314 Tonnengehalt, wonach die eingehobenen Hafengebühren fl. 81.575 ausmachten, während im Jahre 1895 im genannten Hafen 14.029 Schiffe einliefen, also um 10.000 Schiffe mehr als im Jahre 1882, was im Tonnengehalt ein Plus von über 1,500.000 t bedeutet. Die für diese Schiffe eingeflossenen Hafengebühren betrugen im vorigen Jahre über fl. 250.000, welche Summe umso schwerer den Handel belastete, als eine grosse Anzahl von Schiffen auch in jenen vor Ankunft in oder nach Abfahrt von Fiume berührten inländischen Häfen Gebühren bezahlen musste.

— (Bau neuer Lagerhäuser.) Die für Rechnung der kgl. ungarischen Seebehörde erbauten zwei grossen Magazine im Baross-Hafen sind nahezu vollendet; das eine ist massiv aus Stein gebaut, während das Baumaterial des zweiten Holz bildet. Mit der Eisenbahnstation werden beide Lagerhäuser mittelst Geleisen verbunden und mit Drehscheiben versehen sein. Auch die für Rechnung der kgl. Ungar. Staatsbahnen unter Bau befindlichen Holzlagerhäuser werden binnen Kurzem fertiggestellt, so dass für die Einlagerung der zum Export bestimmten Artikel, wie Zucker, Mehl und Gerste, und der aus Italien einzuführenden grossen Quantitäten Wein genug Raum vorhanden sein wird.

Literatur.

Taschenbuch und Kalender für den österreichischen Eisenbahn-Betriebsbeamten für das Jahr 1897. Dieser von W. Hofmann, Revidenten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bearbeitete Kalender ist soeben in zweiter, reichlich vermehrter Ausgabe im Verlage von J. L. Pollak in Wien erschienen. Das Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister FML. Emil Ritter von Guttenberg gewidmete Taschenbuch kann zum Preise von 1 fl. 50 kr. bei der genannten Verlagsbuchhandlung bezogen werden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. November dem geschäftsführenden Verwaltungsrathe der pr. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft Isidor Bing in Wien das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. October allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen Josef Nový das Officierskreuz des kgl. Ordens der „Krone von Rumänien" und das Ritterkreuz des kgl. griechischen Erlöser-Ordens;

der Betriebsinspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kaiserl. Rath Hubert Husnik den fürstlich bulgarischen Sanct Alexander-Orden III. Classe;

der k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitän Anton Zaccaria in Antivari das Ritterkreuz des kgl. italienischen Kronen-Ordens;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Silvius Rubesch den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden IV. Classe, und

der Official der Oesterr. Staatsbahnen Otto Gelinek den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden V. Classe

annehmen und tragen dürfen.

Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den Ministerial-Secretär im k. k. Eisenbahnministerium, Ladislaus Miller, zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft Localbahn Zwittau-Polička ernannt. [E.-M.-Z. 1944.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes, Theil II, Heft 3.

Der mit Kundmachung [745] in Nr. 119 dieses Blattes vom 17. October 1896 (Seite 1963) verlautbarte Einführungstermin des oben bezeichneten Tarifes mit 1. December 1896 wird auf den 1. Jänner 1897 verschoben.

Der Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. December 1893 sammt Nachträgen I bis III nebst Anhang bleibt daher bis 1. Jänner 1897 noch in Kraft.

Wien, am 12. November 1896. [814]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Süddeutscher Personenverkehr.

Einbeziehung einer neuen Relation.

Vom 1. November 1896 an gelangten im Verkehre von Stuttgart Hauptbahnhof via Ulm—Simbach nach Linz directe, für einfache Fahrt in allen Zügen giltige Fahrkarten I. Classe zum Preise von Mk. 44·30 zur Ausgabe, und findet eine directe Gepäcksabfertigung mit der Taxe von Mk. 1·70 für je 10 kg des Gesammtgewichtes statt.

Wien, am 7. November 1896. [815]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Verbandsgütertarifen, Theile II.

Mit 1. December 1896 tritt zu den seit 1. Jänner 1896 giltigen Verbandsgütertarifen, Theile II, für die obbezeichneten Eisenbahnverbände je ein Nachtrag I in Kraft.

Der Nachtrag I zum Triest - Fiume - Sächsischen Verbandstarif enthält:

I. Aenderung der Bestimmungen für die Beförderung von frischen Fischen (Abschnitt A—II).
II. Ergänzung des Abschnittes A—II.
III. Ergänzung des Abschnittes C (Alphabetisches Verzeichniss der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen).
IV. Aenderung des Abschnittes D (Uebersicht der Ausnahmetarife).
V. Aufnahme der aus dem Triest-Fiume-Norddeutschen Verbandstarife ausscheidenden Station Hirschfelde.
VI. Richtigstellung des Titelblattes.

Der Nachtrag I zum Triest-Fiume-Norddeutschen Verbandstarife enthält:

I. Aenderung der Bestimmungen für die Beförderung von frischen Fischen (Abschnitt A—II).
II. Ergänzung des Abschnittes A—II.
III. Aenderung der Ziffer 7 des Abschnittes B (Besondere Tarifbestimmungen).
IV. Aenderung des Abschnittes D (Uebersicht der Ausnahmetarife).
V. Aufhebung der Eilgutsätze für Danzig I. Thor und Einführung solcher Sätze für Danzig Hauptbahnhof.
VI. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Ostritz.
VII. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Hirschfelde zufolge Aufnahme dieser Station in den Triest-Fiume-Sächsischen Verbandstarif.
VIII. Ermässigung von Frachtsätzen im Anhang zum Ausnahmetarife Nr. 13 (Metalle und Metallwaaren).
IX. Aenderung eines Stationsnamens.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 6 kr. ö. W. Noten erhältlich.

Wien, am 12. November 1896. [816]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages I zum Gütertarif, Theil I, B.

Mit 19. November a. St./1. December n. St. 1896 tritt ein Nachtrag I zum Gütertarife, Theil I, Abtheilung B, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterclassification, des Nebengebührentarifes und des Inhaltsverzeichnisses, in Kraft.

Erhöhungen oder Erschwerungen werden erst mit 20. December a. St. 1896/1. Jänner n. St. 1897 wirksam.

Preis 20 kr. ö. W.

Wien, am 9. November 1896. [817]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localtarife (Theil II).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf gelangt an Stelle des bisherigen, ab 1. Jänner 1896 giltigen Anhanges ein neuer Anhang zum Localtarife (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen, zur Einführung.

Exemplare dieses Anhanges können zum Preise von 1 Krone bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, sowie im Wege der Stationen bezogen werden.

Wien, am 14. November 1896. [818]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1928	**Südbahn-Gesellschaft**	Bares-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Pivnica Gynlaves Bastaji Darnvar Pakracz-Lipik Sirač Slatina Konc.-Zdenci Cabnna	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) bis Wr. Neustadt incl. und nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	114 118 123 128 137 132 116 128 120 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1929	**Südbahn-Gesellschaft**	Bares-Pakraczer Eisenbahn, bezw. der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Holzkohle	Pivnica Gynlaves Bastaji Darnvar Sirač Pakracz-Lipik Slatina Koncanica-Zdenci Cabnna	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Bares-Pakraczer Elsenbahn, bezw. Tarife für den Ungar.-Adriat. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	146 153 153 153 157 163 148 153 145 Heller incluns. ungar. Stener	137 143 144 144 146 146 139 144 136	9 10 9 9 11 17 9 9 9 § Heller	Im Kartirungswege		
1930	**Südbahn-Gesellschaft**	Bares-Pakraczer Eisenbahn	Mineralkohle	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Bares-Pakraczer Eisenbahn, bezw. Anhang zum Localtarife der Südbahn	Besteben keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Cilli	Graz S.B.	Hrastnigg	Markt-Tüffer	Sagor	Trifail
Lukač	81	85	91	83	93	91
Virovitica	81	85	91	83	93	91
Teresovac-Snhopolje	86	90	96	88	98	96
Gyulaves	96	100	106	98	108	106
Daruvár	106	110	116	108	118	116
Pakracz-Lipik	113	117	123	115	125	123
Koncanica-Zdenci	106	110	116	108	118	116
Slatina	96	100	106	98	108	106

Heller incl. nngar. Stener

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1931		Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaren	Preding-Wieselsdorf Deutsch-Landsberg	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Anhänge zu denselben	Heller			Im Kartirungswege		
									249·2	233·6	15·6			
									265·4	247·8	17·6			
									incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr und bezw. ungar. Steuer					
	Südbahn-Gesellschaft			Graz S.B.		a) Für Sendungen in jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen			a) 446	184	262			
									b) 210	165	45			
				Leibnitz					a) 398	184	214			
									b) 210	165	45			
				Maria-Rast					a) 374	184	190			
									b) 210	165	45			
									bezw. incl. ungar. Steuer					
		Graz-Köflacher Eisenbahn		Preding-Wieselsdorf					a) 485·2	210	275·2	Im Rückvergütungswege	Entweder gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende und an den Oesterr. Lloyd als Empfänger adressirte Original-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt ist, dass diese Transporte thatsächlich via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen exportirt wurden; oder aber gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, denen zum Nachweise der bedungenen Bestimmung die Original-Schiffsconnossements oder die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanats in Triest, bezw. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, aus welchen die erforderlichen Daten, als: Inhalt der Colli unter Angabe der Marken, Nummern und des Gewichtes derselben, zu ersehen sind, beigeschlossen werden müssen. In beiden Fällen hat die Vorlage der Documente längstens bis Ende Juli 1898 zu erfolgen	
									b)249·2	188·5	60·7			
				Dentsch-Landsberg					a)501·4	220	281·4			
									b)265·4	201·7	63·7			
									incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr und bezw. ungar. Steuer					

Fortlaufende Nummer	1932	1933	1934
	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt von der Namen der	Betheiligten Vorwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Petroleum, raffinirt	Leer retourgehende Mineralsäure-Flaschen in Kisten als Frachtgut	Mineralkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	F i u m e	Sämmtlichen Stationen der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg	Graz S.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Allen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Strecken Kassa—Legenye-Mihály, Satoralja-Ujhely—Csap, Királyháza—Marmaros-Sziget—Körösmező, Legenye-Mihály—Vidrány, Csap—Ungvár, Batyú—Volócz, die Stationen Zsolna loco und transit und Ruttka transit [für Sendungen nach Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn], die Stationen der Westungarischen Localbahnen), sowie nach den Stationen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn		Ternitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Bei Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Diese Begünstigung kann jedoch nur für höchstens 20.000 Tonnen in Anspruch genommen werden.** In die obigen Minimal-, bezw. Maximalquantitäten werden auch die nach den Stationen der Strecken Kassa—Legenye-Mihály, Satoralja-Ujhely—Csap, Királyháza—Marmaros-Sziget—Körösmező, Legenye-Mihály—Vidrány, Csap—Ungvár, Batyú—Volocz, dann nach den Stationen Zsolna loco und transit, Ruttka transit, sowie nach den Stationen der Westungarischen Localbahnen verfrachteten Mengen eingerechnet. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte; b) bei Zahlung der Fracht mindestens für das volle Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anwendung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes XI der Südbahn-Gesellschaft	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagon. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten. Sendungen müssen von Stationen der Graz-Köflacher Bahn proveniren
und gilt in der Zeit	Vom 16. September 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis 30. April 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	Localtarife	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	52 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die Sätze der Classe B	Frachtsatz ad a) der Classe C, ad b) des Specialtarifes 3	50 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden	2 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche bis spätestens Ende Juli 1897 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) einzureichen sind		Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1935	1936	1937
	Buschtöhrader Eisenbahn	Böhmischen Commercialbahnen	Böhmischen Commercialbahnen
Die Publication erfolgt von der und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Korkholz	Eisen aller Art der Positionen E—6, 7, 8 und 9 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Steine
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Klingenthal (B.E.B.) transit	Miröschau	Hořic
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Schlackenwerth	Rokycan	Bellebigen Stationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. 2. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Bremen oder Hamburg zur Beförderung gelangen; auf diesen Documenten ist die Umkartirung in Klingenthal stets vorzuschreiben. 3. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Das Aufladen der Steine auf die Eisenbahnwagen mit Benützung des Hebekrahnes hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen
in der Zeit und gilt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Gegenwärtig giltiger Localgütertarif nebst Nachträgen	Localtarif	Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	44·1 kr. ö. W.	8·8 kr.	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	20·6 kr. ö. W.	6·0 kr.	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	23·5 kr. ö. W.	2·8 kr.	Nachlass der tarifmässigen Hebekrahngebühr in Hořic
Art der Durchführung	Rückvergütung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1898	**Bei Sendungen nach Miröschau:** Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; **bei Sendungen von Miröschau:** Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente müssen spätestens bis Ende März 1898 in Vorlage gebracht werden	
Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht								
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1938	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Zucker der Classe II	Časlau	Jungbunzlau transit für B. N. B.	a) Bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg per Frachtbrief und Wagen b) „ „ „ „ „ „ 10.000 „ „ „ „ „	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	kr. 41	kr. a) 38	kr. b) 33	kr. a) 3	kr. b) 8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1898	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Doudleb					67	60	48	7	19			
				Nenbidschow					43	40	33	3	10			
				Rossitz					52	49	33	3	19			
				Sedletz-Kuttenberg					36	34	33	2	3			
				Slatinan					60	57	41	3	19			
				Časlan	Okříško transit für St. E. G.				56	51	40	5	16			
				Dobrowitz					86	73	53	13	33			
				Doudleb					103	83	70	20	33			
				Neubidschow					84	72	51	12	33			
				Rossitz					73	64	40	9	33			
				Sedletz-Kuttenberg					60	54	40	6	20			
				Slatinan					66	59	40	7	26			
				Wlkawa					81	70	48	11	33			
				Časlau	Sigmundsberg transit für k. k. St. B.				108	88	56	20	52			
				Dobrowitz					138	107	69	31	69			
				Doudleb					131	118	62	13	69			
				Neubidschow					136	106	67	30	69			
				Rossitz					125	99	56	26	69			
				Sedletz-Kuttenberg					112	91	60	21	52			
				Slatinan					118	95	56	23	62			
				Wlkawa					133	104	64	29	69			
				Časlau	Wiebstadtl-Lichtenau transit für M. G. B.				76	69	59	7	17			
				Dobrowitz					74	71	61	3	13			
				Nenbidschow					60	55	47	5	13			
				Rossitz					44	42	38	2	6			
				Sedletz-Kuttenberg					70	66	57	4	13			
				Slatinan					52	50	44	2	8			
				Wlkawa					69	66	59	3	10			
1939	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1897 finden für Sendungen der Zuckerraffinerie in Doudleb die im Localgütertarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn enthaltenen, resp. die in Verbandsverkebren bestehenden Frachtsätze für Dondleb Anwendung											Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, resp. bei abgehenden Sendungen gegen Vorlage der Aufnahmsscheine oder Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1940	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, Gerste und Malz	Olmütz-Hodolein trans. oder vice versa	Olmütz-Neugasse	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Es besteht kein Frachtsatz	3·45 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Nur giltig für Sendungen, welche in Olmütz-Neugasse auf ein Industriegeleise übergeben, bezw. von einem solchen stammen.
1941	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Wien K.F.N.B. trans.	Wien E.W.A. loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Mai 1894	Kreuzer 9	5	4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Abgabs-Manipulationsgebühr der Eisenbahn Wien-Aspang inbegriffen
					Simmering E.W.A.				8	6	2			
				Von sämmtlichen, in den Ausnahmetarifen für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. und Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr enthaltenen Aufgabsstationen	Wien E.W.A. loco Simmering E.W.A.			Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896 und für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien vom 1. April 1896	Verschieden	Verschieden	2 kr.			
1942	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Beszkid országhatár (Landesgrenze)	Budapest dunaparti teherpályaudvár	**Bei Auflieferung von mindestens 8000 Tonnen** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von galizischen Stationen stammen, für die Bosna-Broder Petroleumraffinerie-Actiengesellschaft „Danica" bestimmt sein, mit directen Frachtbriefen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar aufgegeben und daselbst auf dem Industriegeleise, welches aus dem Budapester Donauuferbahnhofgeleise abzweigt, aus den Cisternen in die Schiffe verladen, nach Bosna-Brod weiterbefördert werden	Bis Ende October 1897	Localtarife		Kreuzer 49		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente spätestens bis Ende Jänner 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III) in Budapest vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt	
				Körösmező országhatár (Landesgrenze)						58				
				Orlóg országhatár (Landesgrenze)						46				
				Vidrány országhatár (Landesgrenze)						45				
				Borysław						89				
				Drohobycz						86				
				Gorlice						86				
				Iwanicz						77				
				Jasło						85				
				Jedlicze						80				
				Krechowicze						94				
				Krosno						77				
				Olszanicza						69				
				Podwołoczyska						138				
				Rymanów						75				
				Skołyszyn						88				
				Ustrzyki						75				
				Zagorzány						86				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1943	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzzellstoff (Cellulose)	Halleln, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Lindern, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Köln	Bei Aufgabe von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif des Rheinisch-Westpbällisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894	Es besteht kein directer Frachtsatz	2·69 Mark		Im Kartirungswege		
1944	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zündhölzchen	Battelau	Triest-Freihafen (für Sendungen nach China)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder directe an die überseeische Bestimmungsstation oder an den Oesterr. Lloyd mit der Bestimmung zur Verschiffung nach China zu adressiren. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Südnordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den Südnordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	171 kr.	145 kr.	26 kr.	Im Kartirungswege		
1945	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Ordinäre Töpferwaaren aus der Pos. 14 sub B, III, g, β der Güterclassification des Tarif-Theiles I, als Frachtgut	Stein	Laibach k.k.St.B. loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	16 kr. ö. W.	11·9 kr. ö. W.	4·1 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
				S t e i n					H e l l e r					
					Adelsberg				92	77	15			
					Dornegg-Feistritz				116	96	20			
					Fiume				148	122	26			
					Görz				171	141	30			
					Jurdani				132	110	22			
					Loitsch				68	57	11			
					Monfalcone				156	128	28			
					Rakek				84	71	13			
					Ronchi S.B.				156	129	27			
					St. Peter				100	84	16			
					Sagrado				164	135	29			
					Sessana				132	110	22			
					Triest - St. Andrä				142	134	8			
					Triest - Freihafen und Triest S.B.				148	122	26			
1946	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Branowitz	Grosshof	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888				Im Kartirungswege		
									K r e u z e r					
					Grosshof				6·7	4	2·7			
					Pohrlitz				7	4·5	2·5			
												Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im	für Artikel	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route)	von	nach	Das Zugeständniss wird gemacht	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2		3	4		5		6		7	8		9	10	11	12	13	14
1947				Eine Locomotive, auf eigenen Rädern laufend, welche von Jaworzno nach Wiener-Neustadt in die Reparatur gesendet und nach erfolgter Reparatur wieder nach Jaworzno zurückbefördert wird		Szczakowa bezw. vice versa	Wien Nordbahnhof transito		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1897		Localtarif vom 1. Jänner 1893		100 kr.	82 kr.	18 kr.	Im Kartirungswege		
1948				Gegenstände und Bestandtheile für eine elektrische Beleuchtungsanlage		Brünn	Göding		Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbaue und der Wiedereinrichtung von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897		Localtarif		Verschieden	31·1 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf das betreffende bauführende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen zu einer elektrischen Beleuchtungsanlage in Gödiog verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
1949				Frucht-, Pflaster- und Schottersteine		Krzeszowice	Podgorze-Bonarka		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897		Localtarif vom 1. Jänner 1897		7·4	6·4	1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1950	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte	W i e n N o r d b a h n h o	Bochnia	Auflieferung von mindestens 2500 kg an einem und demselben Tage von Wien Nordbahnhof nach den nebengenannten galizischen Stationen durch einen Versender, wobei per Tag eine zweimalige Beförderung mit bestimmten, hiezu festgesetzten Zügen zugesichert wird; von den begünstigten galizischen Stationen nach Wien Nordbahnhof, von welchen ein festes Auflieferungsquantum per Tag nicht bedungen wird, findet täglich nur eine einmalige Beförderung statt. Der Zeitpunkt, bis zu welchem spätestens die von Wien Nordbahnhof zur Beförderung gelangenden Sendungen aufgeliefert werden müssen, ist mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof zu vereinbaren. Aufgabe der i n e i n e r begünstigten Relation mit denselben Zuge zu befördernden Colli mit e i n e m Frachtbriefe an e i n e n Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof vereinbart und in dem zu den Colli e i n e r Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss, wogegen dann jede besondere Signirung der zu e i n e m Frachtbriefe gehörigen Colli entfallen kann. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter, sowie das Gewicht 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, unter 1000 Kubikcentimeter per Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sack verpackt sein, und letztere, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als e i n Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. Der Bezug der Colli in der Adressstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 Gallizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893		V e r s c h i e d e n	kr.		V e r s c h i e d e n	I m K a r t i r u n g s w e g e	Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2 des Betriebs-Reglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz
					Bochnia					400				
					Tarnów					400				
					Rzeszów					400				
					Jaroslau					400				
					Przemyśl					400				
					Lemberg					400				
					Brody					422				
					Zloczów					413				
					Tarnopol					445				
					Podwołoczyska					471				
					Jaslo					400				
					Sanok					400				
					Sambor					400				
					Drohobycz					400				
					Stryj					400				
					Stanislau					445				
					Buczacz					488				
					Czortków					509				
					Kolomea					473				
					Sniatyn					491				
					Czernowitz					508				
					Hliboka					526				
					Czerepkoutz					529				
					Hadikfalva					538				
					Hatna					550				
					Suczawa					553				
					Neu-Sandez					400				
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1951	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Stahl der Position E–6 des Tarifes, Theil I	Kapfenberg	Prevali	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich via Suezcanal oder nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	**Localtarife**							
				Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Wien				216·6 Heller	177 Heller	39·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf rechnungsende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bei frankirten Gebühren, resp. als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über die Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		
					Kapfenberg				160 Heller	123 Heller	37 Heller			
					Prevali				174 Heller	133 Heller	41 Heller			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunkts derselben	Bemerkungen
33	Nr. 101 vom 5. September 1896	1422	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Bahn	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław Drohobycz Gorlice Iwonicz Jasło Jedlicze Krechowice Krosno Olszanica Podwołoczyska Rimanów Skolyszyn Ustrzyki Zagórzany	Budapest-Ferenczváros	In der Rubrik 5 ist nach Budapest-Ferenczváros zu ergänzen: „Budapest-dunapartiteherpályaudvar". In der Rubrik 6 ist nach Budapest-Ferenczváros zu ergänzen: „bezw. Budapest dunaparti teherpályaudvar". Endlich ist dortselbst statt den Worten „von dort" zu schreiben: „daselbst auf dem Industriegeleise, welches aus dem Budapester Donauuferbahnhofgeleise abzweigt,"	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
54	128 vom 7. November 1896	1848	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Sziszek	Laibach S.B.	Der in der Tabelle unter der Rubrik „Frachtsatz pro 100 kg“ enthaltene Frachtsatz von 131 h ist auf 113 h pro 100 kg richtig zu stellen	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Verkauf von Altmaterialien.

Die im Materialmagazine Wien Westbahnhof und Gmünd vorräthigen Altmaterialien, und zwar: Alteisenmateriale, Altmetalle, diverse Abfälle, Maculaturpapier und alte Fässer gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe gelangenden Materialgattungen und Quantitäten sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Kaiser Franz Josef-Bahnhof, Zugförderungs- und Werkstätten-Abtheilung) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien“ bis **längstens 28. November 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction abzugeben und das im § 4 der Bedingnisse vorgeschriebene Angeld bei der k. k. Betriebs-Directionscasse zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage 9 Uhr Vormittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — **Prag,** Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères“

Central-Heizungen aller Systeme.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Bahnlinie Hannsdorf—Ziegenhals gelangen drei einfache Wächterhäuser sammt Nebengebäude und Wächterhausbrunnen, und zwar bei km 33·466 (zwischen Niederlindewiese und Freiwaldau), bei km 39·035 (Haltestelle Böhmischdorf) und bei km 45·024 (Haltestelle Gröditz) zur Ausführung, und werden alle diese Arbeiten im annäherungsweisen Kostenbetrage von ö. W. fl. 10.800 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die besagten Bauanlagen sollen bis 15. Juli 1897 fertiggestellt und benützungsfähig übergeben werden.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz (Bahnerhaltungs-Inspectorat), wo sich auch Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne befinden, zur Einsicht auf.

Die Offerte, sowie das Vadium, welches 550 fl. ö. W. beträgt und im Falle der Annahme des Offertes als Caution zu gelten hat, sind bis spätestens den **1. December 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz einzureichen und werden am selben Tage um 2 Uhr Nachmittags eröffnet werden.

Den Offerenten wird es freigestellt, dieser Eröffnung anzuwohnen.

Der Offertleger hat bis zum 16. December 1896 im Worte zu verbleiben.

Es wird bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich ferner das k. k. Bahnärar das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme des Offertes nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, im November 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Giessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 132. **Wien, 17. November 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Tischnowitz nach Saar.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Civilingenieur Friedrich Seligmann in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Tischnowitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Saar im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. October 1896. Z. 10.661/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Senftenberg bis zur Stadt Rokitnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeisteramte der Stadt Rokitnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Senftenberg der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Stadt Rokitnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. October 1896. Z. 11.891/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft, eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Wenzel Formánek in Königgrätz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 20. September 1894, Z. 48.624 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 vom 18. October 1894), ertheilte und mit den Erlässen desselben Ministeriums vom 23. April und 9. October 1895, ZZ. 20.605 und 58.357 (Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 23. Mai und Nr. 132 vom 12. November 1895), ferner mit dem Erlasse vom 4. April 1896, Z. 2796/I (Verordnungs-Blatt Nr. 50 vom 5. Mai 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft, eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen in Freihöfen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. October 1896. Z. 11.223/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. October 1896, Z. 12.237/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juni 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 23. October 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:

Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ableben	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
4833	Latzel Josef				1		*a*
5228	Buchelt Alois	1					1
6916	Hawryluk Carl				1		*a*
7072	Leuchtmann Simon	1					1
7203	Majer Friedrich				1		1
7328	Benesch Anton				1		*a*
7377	Mach Josef				1		*a*
7624	Sieda Jakob	1					1
7886	Godnik Alexander				1		*b*
8304	Sontag Josef	1					1
8428	Schulz Alexius	1					1
9303	Hofbauer Anton	1					1
9738	Žirović-Pučar Josip				1		1
9788	Weinberger Mayer Martin	1					1
9943	Fröhlich Franz	1					1
9992	Majewski Julian	1					1
10384	Bölesis Michael	1					1
10411	Lacina Eduard	1					1
10510	Horgos Josef	1					1
10562	Vick Josef	1					1
10615	Wiener Alexander	1					1
10685	Maly Josef	1					1
10717	Krammer Josef	1					1
11367	Manneth Carl				1		1
11530	Diez Gustav	1					1
11706	Hammel Moses	1					1
11718	Reinhart Ignaz	1					1
11754	Ursprunger Géza	1					1
11767	Erndt Anton	1					1
11856	Benesch Gabriel	1					1
11865	Hilberg Markus	1					1
11908	Debczyński Stefan	1					1
12182	Fiedler Friedrich	1					1
12196	Bralić Simi	1					1
12251	Piskaczek Johann	1					1
12328	Wawra Rudolf	1					1
12407	Breiter Josef	1					1
12431	Eberhard Max	1					1
12443	Bukowski Adam	1					1
12599	Kabarowski Michael	1					1
12663	Hönigschmid Robert				1		1
12725	Braunstein Leon	1					1
12779	Münzer Moses	1					1
12801	Podhorodecki de Bylina Ludwig	1					1
12835	Glanz Leopold	1					1
12918	Csébits Laurenz	1					1
12919	Frenzel Emerich Julius	1					1
12929	Beistl Julius				1		*c*
12979	Böhm August	1					1
13021	Hollaneck Franz	1					1
13028	Lubowicz Jan	1					1
13126	Klofač Michael	1					1
13127	Oleksin Georg	1					1
13191	Kurasch Jakob Moses	1					1
13319	Pasternak Schulim	1					1
13376	Herzog Gottfried	1					1
13385	Tony Mathias	1					1
13393	Simek Emanuel	1					1
13406	Emmer Samuel	1					1
13460	Mörisch v. Rudolf	1					1
13470	Polinkiewicz Mikolaj	1					1
13566	Hirschberg Hermann	1					1
13568	Gerber Georg	1					1
13579	Amberger Ludwig	1					1
13636	Sunek Franz	1					1
13756	Webersinke Anton	1					1
13760	Müller Adolf	1					1
13763	Šalda Johann	1					1
13908	Zapadlo Anton Alois	1					1
13911	Troll Raimund	1					1
13938	Greffner Kasimir Bronislaus	1					1
13952	Doln Franz	1					1
13954	Doleček Leopold	1					1
13964	Pařižek Ferdinand	1					1
13968	Tauber Anton	1					1
14017	Chlup Franz	1					1
14051	Hoffmann Heinrich	1					1
14109	Filipowicz Alfons	1					1
14120	Lenz Josef	1					1
14131	Neumann Jakob	1					1
14189	Heidl Rudolf	1					1
14194	Matkey Franz	1					1
14225	Karosin Eduard Vincenz	1					1
14229	Schmidt Rudolf	1					1
14243	Miszkiewicz Anton	1					1
14283	Radkiewicz Julian	1					1
14287	Brath Theodor	1					1
14337	Popović Damjan	1					1
14363	Bán Johann	1					1
14381	Horowitz Abraham	1					1
14384	Pischitz Georg	1					1
14399	Bragatsch Josef	1					1
14425	Ciesielski Stanislaus Heinrich	1					1
14428	Flagel Josef	1					1
14436	Horna Ottokar	1					1
14449	Vróblewski Stanislaus	1					1
14477	Wesely Josef	1					1
14492	Stocovich Dominik	1					1
14555	Wakař Josef	1					1
14561	Senft Alois	1					1
14565	Urban Anton	1					1
14580	Bandl Nikolaus	1					1
14593	Skula Johann	1					1
14595	Langer Johann	1					1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ableben des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
14612	Bleha Ignaz	1					1
14613	Gröschl Franz	1					1
14630	Klika Stefan	1					1
14644	Houška Franz	1					1
14665	Dlouhý Johann	1					1
14686	Brzoticky Franz	1					1
14687	Wolski Boleslaus	1					1
14719	Hölllumer Georg	1					1
14746	Benss Stefan	1					1
14755	Střiž Anton	1					1
14774	Kerekes Johann	1					1
14776	Werchowiecki Stanislaus	1					1
14780	Šefl Johann	1					1
14821	Arlt Bernard	1					1
14828	Smolak Prokop	1					1
14829	Perz Andreas	1					1
14832	Putz Johann	1					1
14841	Žak Julius	1					1
14844	Cižek Alois	1					1
14848	Stich Anton	1					1
14871	Diaków Josef	1					1
14882	Piorko Pantalemon	1					1
14888	Feliks Anton	1					1
14891	Schober Andreas	1					1
14897	Gretzer Carl	1					1
14909	Skowroński Vaclaw	1					1
14917	Zailer Ignaz	1					1
14930	Simoković Jovan	1					1
14935	Pospišil Carl	1					1
14937	Gluchowski Constantin	1					1
14945	Schantl Ernst	1					1
14953	Lekawski Josef	1					1
14955	Landkrammer Carl	1					1
14967	Salustowicz Johann Ladislaus	1					1
14971	Bilik Nikola	1					1
14973	Chrzanowski Piotr Julian	1					1
14976	Krajnc Martin	1					1
14977	Wodal Franz	1					1
14999	Švec Josef	1					1
15000	Prica Maxim II	1					1
15024	Alszanicki Piotr	1					1
15025	Raibl Johann	1					1
15041	Ferlin Konrad	1					1
15053	Kaczkowski Ritter von Elias Josef	1					1
15060	Pietrasiewicz Michael	1					1
15090	Lešić Joan	1					1
15133	Luterotti Franz	1					1
15134	Brencich Dominik	1					1
15157	Tylli Isidor	1					1
15161	Szewczuk Mikolaj	1					1
15195	Marković Nikola	1					1
15202	Kuzento Iwan	1					1
15203	Karbowski Valerian	1					1
15241	Hajdn Gabriel	1					1
15247	Napady Iwan	1					1
15260	Pasztor Stefan	1					1
15267	Zsabota Michael	1					1
15271	Agolzer Franz	1					1
15282	Stožir Stefan	1					1
15290	Chmel Josef	1					1
15299	Blicharski Ignaz	1					1
15309	Přerovsky Franz	1					1
15320	Lenhard Gustav Eduard	1					1
15325	Mikolaš Josef	1					1
15326	Bastl Franz	1					1
15328	Lipski Josef Franz	1					1
15330	Bodnar Iwan	1					1
15337	Weber Victor	1					1
15338	Kühnl Anton	1					1
15367	Sacher Josef	1					1
15379	Szabovljev Mathias	1					1
15381	Jaff vel Juffe Wolf	1					1
15401	Soukup Johann	1					1
15413	Brabec Peter	1					1
15429	Berkovits Heinrich	1					1
15441	Doležal Arnold	1					1
15451	Medweth Carl	1					1
15486	Oppl Hugo	1					1
15487	Dwořak Franz	1					
15489	Pfeffer Franz	1					1
15528	Leithem Heinrich	1					1
15529	Lederer Franz	1					

a Certificate uneruirbar.
b „ noch nicht eingelangt.
c „ in Verlust gerathen.

Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, betreffend den Beitritt weiterer Staaten.*)

(Abgeschlossen zu Bern am 20. September 1893, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Ischl am 29. Juli 1894 Die Hinterlegung der Ratificationen hat Seitens Oesterreich-Ungarns, Belgiens, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs, Russlands und der Schweiz am 16. Juli 1895, Seitens Deutschlands und der Niederlande am 21. September 1896 zu Bern stattgefunden.)

. . . . . .

Nachdem die Regierungen von Oesterreich und Ungarn, von Deutschland, von Belgien, von Frankreich, von Italien, von Luxemburg, der Niederlande, von Russland und der Schweiz es als angezeigt erachtet haben, den Vorgang bei dem Beitritte zu dem in Bern am 14. October 1890 unterfertigten Uebereinkommen genau festzustellen, so haben die Unterzeichneten auf Grund der ihnen zu diesem Zwecke Seitens ihrer Regierungen gehörig ertheilten Vollmachten die nachstehende Vereinbarung getroffen:

Die Staaten, welche an dem Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht theilgenommen haben, können verlangen, demselben beizutreten.

*) Enthalten in dem am 10. November 1896 ausgegebenen LXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 204.

Dieselben werden sich zu diesem Behufe an die schweizerische Regierung zu wenden haben.

Diese Regierung wird das Verlangen dem Centralamte zur Prüfung übermitteln und sodann ihre Vorschläge den Vertragsstaaten mittheilen.

Im Falle, als ein Einverständniss zu Stande kommt, wird die schweizerische Regierung dem betreffenden Staate die Annahme des Beitrittes beurkunden und dies gleichzeitig den Vertragsstaaten zur Kenntniss bringen.

Der Beitritt äussert seine Wirkung einen Monat nach dem Datum des Benachrichtigungsschreibens der schweizerischen Regierung. Derselbe hat von rechtswegen die vollinhaltliche Annahme aller Bestimmungen des Uebereinkommens zur Folge.

Die gegenwärtige Erklärung soll ratificirt werden, und wird der Austausch der Ratificationen zu Bern sobald als möglich in jener Form stattfinden, welche für das Uebereinkommen selbst angenommen worden ist.

Dieselbe tritt mit dem Tage des Ausstausches der Ratificationen in Kraft und wird die gleiche Dauer haben wie das Uebereinkommen selbst.

Urkund dessen haben die Unterzeichneten das vorliegende Document vollzogen und mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen zu Bern in neunfacher Ausfertigung am 20. September 1893.

Für Oesterreich-Ungarn:	Für Frankreich:	Für die Niederlande:
(L. S.) **Seiller** m. p.	(L. S.) **Emm. Arago** m. p.	(L. S.) **Jan Scholten** m. p.
Für Deutschland:	Für Italien:	Für Russland:
(L. S.) **Busch** m. p.	(L. S.) **A. Peiroleri** m. p.	(L. S.) **A. Hamburger** m. p.
Für Belgien:	Für Luxemburg:	Für die Schweiz:
(L. S.) **J. Jooris** m. p.	(L. S.) **J. Frank** m. p.	(L. S.) **Lachenal** m. p.

. . . . . .

Die vorstehende Zusatzerklärung wird nach erfolgter Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes kundgemacht.

Wien, am 10. November 1896.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Gleispach** m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 530. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. November interpellirten die Abg. Schwab und Genossen Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister über den Ausbau der Bahnlinie Reicheuberg—Gablonz—Tannwald bis zur Landesgrenze mit einem Anschlusse nach Preussen und den Bau der Flügelbahn Wurzelsdorf-Rochlitz-Starkenbach und fragen den Herrn Minister, ob er auf das baldigste Zustandekommen des hiezu nothwendigen Staatsvertrages mit der preussischen Regierung mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln hinwirken wolle und ob er geneigt sei, den Bau der genannten Bahnlinien mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen.

Die Abgeordneten Habermann und Genossen richteten eine Interpellation an die Herren Minister für Handel, Ackerbau und Eisenbahnen in Betreff der Gleichstellung der Tarife für Zuckertransporte auf den Eisenbahnen mit den für den Zuckerexport über Triest bewilligten Tarifen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bureauxgebäude am Bahnhofe in Wien.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für den Bau eines Gebäudes für die Bureaux der Eilgutaufgabe an der Abfahrtsseite des Aufnahmsgebäudes der Station Bahnhof Wien der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7552/IV.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Versicherung der Pfeiler des Karolinenthaler Viaductes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Versicherung der Pfeiler des Karolinenthaler Eisenbahnviaductes auf der Hetzinsel in Prag, welche anlässlich der projectirten Regulirung dieser Insel durch die Zidlicky'schen Erben erforderlich ist, ertheilt. [E.-M.-Z. 6033/IV.]

— (Linie Wien—Brünn: Neubau zweier Wächterhäuser.) Das Project für die bei km 94·255 und 105·087 zu errichtenden neuen Wächterhäuser Nr. 66/a und 71/a wurde im Principe genehmigt und an die Statthalterei in Brünn zur Ertheilung des Bauconsenses geleitet. [E.-M.-Z. 1036/IV.]

— (Linie Brünn—Tischnowitz: Herstellung einer Veranda und eines Wirthschaftshofes in Zinsendorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung einer hölzernen Veranda und eines Wirthschaftshofes in der Station Zinsendorf der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6293/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Aufstellung einer Brückenwaage in Vlarapass.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Aufstellung einer Brückenwaage in der Station Vlarapass der Linie Brünn—Vlarapass der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6955/IV.]

— (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf: Bauconsensertheilung für die Verlängerung eines Stutzgeleises und Herstellung einer Verladerampe in Mannersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung eines Stutzgeleises und die Herstellung einer Kalk- und Steinverladerampe mit Flugdach in der Station Mannersdorf der Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf ertheilt. [E.-M.-Z. 6620/IV.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 T. Gehalt ist am 21. August mit 36 Passagieren und 2565 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 1 Collo Manufacturen, 12 Colli Zündhölzchen, 4 Colli Kurzwaaren, 36 Colli Esswaaren, 18 Stück hölzerne Körbe, 3 Colli Olivenöl, 61 Colli Papier, 198 Colli Zucker, 7 Colli Metallwaaren, 14 Colli Spiritus, 49 Stück Raaen, 226 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 6 Colli Papier, 75 Colli Mehl, 29 Colli Seife; nach Padang 50 Colli Mehl, 60 Colli Bier, 3 Colli Kurzwaaren; nach Samarang 48 Colli Seife; nach Batavia 1 Collo Manufacturen; nach Maurice 2 Colli Lampen, 4 Colli Glaswaaren; nach Suez 1 Collo Schuhwaaren, 110 Colli Zucker; nach Gedda 19 Colli Wein, 29 Colli Esswaaren, 85 Colli Kartoffeln, 300 Stück Staffeln, 75 Colli Papier, 42 Colli Zündhölzchen; nach Aden 6 Colli Glasperlen, 25 Colli Zucker, 1472 Colli Heu, 1313 Colli Baumwollwaaren, 75 Colli Kartoffeln, 27 Colli Glasperlen, 12 Colli Metallwaaren, 60 Colli Obst, 12 Colli Seife, 54 Colli Mehl, 2600 Stück Bretter; nach Massaua 130 Colli Zucker, 2 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Glaswaaren, 11 Colli Esswaaren, 140 Colli Bier, 84 Colli Spiritus; nach Zanzibar 10 Colli Spiritus, 25 Colli Mehl, 8 Colli Farbenerde, 2 Wagen, 610 Colli Baumwollwaaren; nach Hodeidah 5 Colli Metallwaaren, 75 Colli Papier; nach Delagoa-Bai 50 Colli Quecksilber, 30 Colli Liqueure; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Karachi 36 Colli Glasperlen, 37 Colli Metallwaaren, 2 Colli Möbel, 65 Colli Papier, 8 Colli Knöpfe, 58 Colli Garne, 1 Collo Mützen, 18 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Spielwaaren, 25 Colli Droguen, 10 Colli Baumwollwaaren; nach Bombay 488 Colli Papier, 7 Colli Spielwaaren, 109 Colli Glasperlen, 50 Colli Holzwaaren, 20 Colli Mützen, 7 Colli Musikinstrumente, 48 Colli Uhren, 44 Colli Seife, 546 Colli Metallwaaren, 100 Colli Schwefel, 33 Colli Knöpfe, 25 Colli Quecksilber, 140 Colli Lampen, 59 Colli Garne, 179 Colli Schmieröl, 117 Colli Farben, 118 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Schuhwaaren, 20 Colli Arzneien, 250 Colli Kartoffeln, 153 Colli Glaswaaren, 127 Colli Baumwollwaaren, 285 Colli Manufacturen, 1817 Stück verschiedene Hölzer; nach Bagdad 20 Colli Baumwollwaaren, 35 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Farben; nach Bassorah 28 Colli Kurzwaaren, 17 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Porzellan, 10 Colli Glaswaaren, 9 Colli Mützen, 40 Colli Zündhölzchen, 110 Colli Papier, 10 Colli Lampen, 18 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Glasperlen, 12 Colli Farben; nach Bushire 60 Colli Zündhölzchen, 200 Colli Zucker; nach Mahomera 200 Colli Zucker; nach Museat 696 Stück Fassdauben; nach Bunder Abbas 2 Colli Manufacturen; nach Colombo 4 Colli Glasperlen, 22 Colli Mehl, 28 Colli Garne, 140 Colli Schwefel, 15 Colli Baumwollwaaren, 35 Colli Zucker, 25 Colli Papier, 22 Colli Metallwaaren, 5534 Stück Bretter; nach Rangoon 14 Colli Papier, 3 Colli Manufacturen, 12 Colli Glasperlen, 6 Colli Lampen, 5 Colli Kurzwaaren, 66 Colli Garne, 27 Colli Baumwollwaaren, 80 Colli Metallwaaren; nach Madras 4 Colli Papier, 1 Collo Musikinstrumente, 16 Colli Lampen, 6 Colli Kurzwaaren, 8 Colli Farben, 10 Colli Glaswaaren, 21 Colli Garne, 3 Colli Baumwollwaaren, 60 Colli Papier; nach Calcutta 31 Colli Knöpfe, 89 Colli Garne, 65 Colli Kurzwaaren, 69 Colli Lampen, 7 Colli Olivenöl, 38 Colli Uhren, 339 Colli Baumwollwaaren, 91 Colli Metallwaaren, 331 Colli Papier, 11 Colli Möbel, 50 Colli Quecksilber, 65 Colli Glaswaaren, 4 Colli Farben, 54 Colli Glasperlen, 517 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Wein, 20 Colli Mehl, 870 Stück verschiedene Hölzer; nach Penang 34 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 56 Colli Papier; nach Singapore 30 Colli Glasperlen, 18 Colli Wein, 29 Colli Möbel, 314 Colli Papier, 5 Colli Manufacturen, 152 Colli Bier, 20 Colli Arzneien, 10 Colli Seife, 16 Colli Kurzwaaren, 24 Colli Baumwollwaaren, 87 Colli Metallwaaren, 5 Colli Garne; nach Soerabaya 205 Colli Mehl, 23 Colli Papier, 385 Colli Erdwachs, 3 Colli Mützen, 12 Colli Möbel, 4 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Metallwaaren; nach Samarang 10 Colli Glasperlen, 23 Colli Papier, 50 Colli Mehl, 25 Colli Erdwachs, 4 Colli Kurzwaaren; nach Batavia 8 Colli Glasperlen, 35 Colli Mehl, 1 Collo Schuhwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Metallwaaren; nach Cheribon 5 Colli Erdwachs, 10 Colli Mehl; nach Amboina 17 Colli Mehl; nach Palembang 7 Colli Papier; nach Padang 7 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 9 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Mehl, 5 Colli Papier, 6 Colli Metallwaaren; nach Pekalongan 5 Colli Garne; nach Banda 5 Colli Baumwollwaaren; nach Hongkong 50 Colli Bier, 710 Colli Zündhölzchen, 4 Colli Metallwaaren, 35 Colli Papier, 300 Colli Quecksilber, 4 Colli Glasperlen; nach Shanghai 11 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Glasperlen, 1 Collo Baumwollwaaren, 50 Colli Zündhölzchen; nach Kobe 25 Colli Esswaaren, 12 Colli Weine, 3 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 59 Colli Metallwaaren; nach Yokohama 6 Colli Farben. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 1,285.908 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis 19. November.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

13. Novbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Dannbio", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Tersteuik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteluuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffuug in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slauo, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo uud auf Verlaugen nach Staguo graude.

14. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Delfino", Capitän G. Babarovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns nnd Metkovich. Ueberschiffuug in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Staguo piccolo und auf Verlaugen nach Staguo graude.

15. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Achille", Capitän S. Lucich nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa uud Cattaro (vide Thessalische Linie über Albanien).

17. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich,
mit Berührnug von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno uud Cattaro. Ueberschiffuug in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo nud auf Verlaugen nach Stagno grande.

18. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade", Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opns und Metkovich, überdies S. Martino uud Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Mallusca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione uud Porto Manzo. Ueberschiffuug in Metkovich anf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo uud auf Verlangeu nach Staguo graude.

19. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbraud", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa nnd Cattaro.

Venedig.

13. Novbr. Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich, } nm
16. „ Dampfer „Stephanie", Capitän B. Vidos, } Mitteruacht.
18. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich, }

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

15. Novbr., um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Medea", Capitän E. Radeglia,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zaute, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios nnd Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

15. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien)
Dampfer „Achille", Capitän S. Lucich,
mit Berührnug von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra, Prevesa uud Salaghora.

18. „ nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffnng in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyrnth, Larnaca und Rhodus.

19. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa).
Dampfer „Thalia", Capitän F. Cossovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kusteudjeh. Für Passagiere nud Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, nnd in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan).
Dampfer „Medusa", Capitän G. Wallnschnig,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai nnd Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo anf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Decbr., Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Musterstatut für Gemeinde- und Bezirkssparcassen. (Verzeichniss der zur Veranlagung der Sparcassegelder gemäss § 25, Punkt 2, lit. g, des Musterstatutes geeigneten Eisenbahntitres.) Zu denjenigen Eisenbahntitres, welche nach § 25, Punkt 2, lit. g, des Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirkssparcassen von den letzteren gegen Verpfändung belehnt und nach § 25, Punkt 3, dieses Statutes angekauft werden können, gehören auf Grund des unter Berücksichtigung der Betriebsergebnisse der österr. Privatbahnen im Jahre 1895 Seitens des Eisenbahnministeriums neu redigirten Verzeichnisses die nachstehenden Werthpapiere:

1. die Theilschuldverschreibungen der dreieinhalbpercentigen Reichsmark-Anleihe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom Jahre 1896 (Die alte vierpercentige Reichsmark-Anleihe vom Jahre 1885 wurde behufs Rückzahlung gekündigt.);
2. die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Reichsmark-Anleihe der Böhmischen Nordbahn vom Jahre 1882 und aller fünfpercentigen Silberanleihen dieser Gesellschaft einschliesslich jener der ehemaligen Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn (Die Convertirung dieser Silber-Anlehen wird fortgesetzt. Ende 1895 waren hievon noch 359.250 fl. Nominale nicht convertirt.);
3. die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Prioritäts-Reichsmark-Anleihe vom Jahre 1896 und die fünfpercentigen Silber-Anlehen vom Jahre 1868, 1871 und 1872 (Die viereinhalbpercentige Reichsmark-Anleihe vom Jahre 1882 wurde behufs Rückzahlung gekündigt. Die fünfpercentigen Silber-Anlehen werden gegenwärtig gegen das vierpercentige Anlehen vom Jahre 1896 convertirt.);
4. die Theilschuldverschreibungen der viereinhalbpercentigen Silber-Anleihe der Graz-Köflacher Eisenbahn vom Jahre 1893 und die fünfpercentigen Silber-Anlehen derselben Gesellschaft vom Jahre 1871 und 1872 (Die Convertirung dieser Werthe ist bevorstehend.);
5. die Theilschuldverschreibungen sämmtlicher Prioritätsanleihen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar der fünfpercentigen Silber-Anleihe vom Jahre 1872 (aufgenommen für die Hauptbahn), der fünfpercentigen Silber-Anleihen aus den Jahren 1871 und 1872 (aufgenommen für die Mährisch-schlesische Nordbahn. Die Convertirung dieser beiden Anleihen ist noch immer im Zuge), der vierpercentigen Silber-Anleihen vom 1. Jänner 1887 per 24,440.000 fl. ö. W. und per 18,820.000 fl. österr. Währung, endlich der vierpercentigen Noten-Anleihen aus den Jahren 1886, 1888 und 1891;
6. die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silber-Anleihe der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn vom Jahre 1875;
7. die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silber-Anleihe der Oesterr. Nordwestbahn vom Jahre 1871, lit, B, für das Ergänzungsnetz (Elbethalbahn) und der fünfpercentigen Reichsmark-Anleihe derselben Gesellschaft vom Jahre 1874, gemeinschaftlich für das garantirte und das Ergänzungsnetz;
8. die Theilschuldverschreibungen sämmtlicher Prioritäts-Anlehen des alten Netzes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar: die dreipercentigen Francs-Anleihen vom 1. Juni 1855, vom 1. Jänner und vom 1. December 1857, vom 22. Mai 1858, vom 12. März und vom 25. August 1859, vom 4. Juli 1863, vom 1. October 1869, vom 23. December 1874 und vom 1. Juli 1885, die dreipercentige Reichsmark-Anleihe vom 28. Februar 1895 (zur Convertirung des fünfpercentigen Silber-Anlehens), die vierpercentige Reichsmark-Anleihe vom 31. Jänner 1883, die fünfpercentige in Gold verzinsliche Silber-Anleihe vom 31. Mai 1873 und vom 23. December 1874 (dermalen in der Convertirung begriffen gegen die dreipercentige Reichsmark-Anleihe vom 28. Februar 1895), endlich die fünfpercentige in Gold verzinsliche Silber-Anleihe der Brünn-Rossitzer Bahn vom 1. Jänner 1863 und vom 1. Juli 1872 (dermalen in der Convertirung begriffen gegen dreipercentige Reichsmark-Anleihe vom 28. Februar 1895), und
9. die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silber-Anleihe der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom Jahre 1870.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 19. October dem öffentlichen Verkehre übergebene 5·320 km lange Strecke Pancsova—Pancsova temespart, Flügellinie der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Pancsova-Petrovoszellóer Localbahn, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXIX. Stückes.) Das am 11. November herausgegebene CCXXIX. Stück enthält unter

Nr. 2667: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. November 1896, Z. 19.479, betreffend das Verbot der Ausfuhr und des Abtriebes von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Wiżnitz.

Nr. 2668: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 8. November 1896, Z. 13.142, betreffend den Viehverkehr mit Kärnten.

Nr. 2669: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. November 1896, Z. 181.625, betreffend Einschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach Böhmen.

Nr. 2670: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 6. November 1896, Z. 22.699/IV, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Steiermark nach dem Küstenlande.

— (Inhalt des CCXXX. Stückes.) Das am 12. November herausgegebene CCXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2671: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 9. November 1896, Z. 31.413, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der Schweiz nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CCXXXI. Stückes.) Das am 13. November herausgegebene CCXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2672: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 28. October 1896, Z. 141.252/I, betreffend das Verbot der Einfuhr von dalmatinischem Klauenvieh nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 2673: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 12. November 1896, Z. 33.828, betreffend das Verbot der Ein- und Ausladung von Wiederkäuern und Schweinen in der Eisenbahn-Viehverladestation Zeltweg.

— (Inhalt des CCXXXII. Stückes.) Das am 14. November herausgegebene CCXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2674: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. November 1896, Z. 37.419, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2675: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2676: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 4. November 1896, Z. 29.430/IV, betreffend Regelung der Vieheinfuhr aus dem Occupationsgebiete nach Dalmatien.

Nr. 2677: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 10. November 1896, Z. 13.251, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

Nr. 2678: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. November 1896, Z. 17.112, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Borstenvieh aus Anlass der Schweinepest.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. November dem Staatsbahn-Director-Stellvertreter in Villach, Oberinspector August Ritter von Ruff das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens und dem Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Heinrich Gassner in Lemberg taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat den Landesgerichts-Adjuncten Dr. Stanislaus Ritter von Sozański und den Ministerial-Concipisten Rudolf Grafen Chorinsky zu Ministerial-Vicesecretären, dann den Statthalterei-Concipisten Dr. Rudolf Schindler und den Conceptspraktikanten der statistischen Centralcommission Dr. Paul Hopfgartner zu Ministerial-Concipisten im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Prager Transittarif.

Frachtsatz des Specialtarifes 1 für Müglitz—Prag (Smichow) B. E. B.

Mit Wirksamkeit vom 1. December 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung gelangt der im Prager Transittarife vom 1. September 1890 enthaltene Frachtsatz des Specialtarifes 1 Müglitz—Smichow (k. k. Oe. St.) unter den für diesen Tarif giltigen Bestimmungen auch für Prag (Smichow) B. E. B. zur Anwendung.

Prag, am 11. November 1896. [819]

General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach.

Einführung von directen Fahrkarten der I., II. und III. Classe, giltig für alle Züge.

Ab 1. December 1896 gelangen im Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personen- und Gepäcksverkehr via Bodenbach

1. directe einfache Fahrkarten I., II. und III. Classe, giltig für „alle Züge" von Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) nach Braunschweig und Magdeburg über Röderau;
2. Rückfahrkarten I., II. und III. Classe, giltig für „alle Züge", mit 9tägiger Giltigkeitsdauer, von Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) nach Magdeburg über Röderau oder Elsterwerda

zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Von Wien Staatsbahnhof und Nordbahnhof	Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten		
	Giltig für alle Züge					
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Classe					
	Personen-Fahrgeld in Markwährung					
Braunschweig Hauptbahnhof	69·90	49·10	29·60	—	—	—
	über Dresden—Kötzschenbroda — Röderau—Falkenberg — Zerbst — Magdeburg — Helmstedt oder Schöppenstedt oder Börssum—Jerxheim					
Magdeburg Hauptbahnhof	62·10	43·40	25·50	108·90	75·50	42·70
	über Dresden—Kötzschenbroda — Röderau — Falkenberg — Zerbst			über Dresden—Kötzschenbroda — Röderau oder Böhla — Elsterwerda — Falkenberg — Zerbst		

Wien, am 14. November 1896. [820]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Wiener Verbindungsbahn und Donauuferbahn) für solche Güter, die in Wien St. E. G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden.

Für Güter, die in Wien St.E.G. über die Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anlangen und mit neuen Frachtbriefen auf die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien oder darüber hinaus weitergesendet werden, resp. aus der umgekehrten Richtung in Wien St.E.G. ankommen und mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder darüber hinaus zur Weiterbeförderung gelangen, treten, insoweit es sich um Sendungen handelt, bei welchen die Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, hinsichtlich der Frachtberechnung für die Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen (Wiener Verbindungs- und Donauuferbahn) die nachstehenden Bestimmungen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifvorschriften in Kraft.

1. Erfolgt die Weitersendung vor stattgefundener Ausladung, resp. Einlagerung, so werden statt der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien für Wien St.E.G. loco zu berechnenden Frachtsätze die für Wien St. E. G. transit für die gleiche Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze in Anwendung gebracht.

2. Im Falle jedoch die Weitersendung nach bereits erfolgter Abladung, resp. Einlagerung erfolgt, so werden an Stelle der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien berechneten Frachtsätze für Wien St.E.G. loco die für Wien St. E. G. transit bezüglich derselben Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze zuzüglich 4 kr. = 8 Heller pro 100 kg in Anwendung gebracht.

Die Frachtberechnung im Sinne des Vorstehenden erfolgt:

ad 1. im Kartirungswege, dagegen
ad 2. im Reclamationswege,

und zwar gegen Vorlage der Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und der correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe ab Wien St.E.G., welche Documente spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der bezüglichen Transporte von Wien St.E.G. bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen sind, widrigenfalls Rückvergütungsansprüche aus vorstehendem Titel nicht berücksichtigt werden.

Wien, am 14. November 1896. [821]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. April 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Borke und Lohe, sowie von Holz der Classe C und des Specialtarifes 2.

Mit 1. December 1896 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Jänner 1897 tritt der angeführte Nachtrag in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung der Artikelbezeichnung und Frachtsätze im Ausnahmetarife für Borke und Lohe;

II. Einbeziehung der Station Gilvács in den Ausnahmetarif für Borke und Lohe;

III. Aenderung der Bestimmung über die Frachtzahlung bei Anwendung des Ausnahmetarifes für Holz.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. November 1896. [822]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages I zur Tarifübersicht.

Zu der seit 1. October 1896 bestehenden Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Localverbands- und Transitverkehr der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 Kreuzern per Stück im Tarif-Verkaufsbureau der Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, erhältlich.

Wien, am 14. November 1896. [823]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von Saisonkarten II. und III. Classe für die Relation Prag—B.-Brod.

Ab 1. December 1896 gelangen in der Relation Prag—B.-Brod Saisonkarten à 40 Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthaltenen Bestimmungen zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Zwischen Prag und	II. Classe Preis à 40 Tourkarten in Gulden österr. Währung	III. Classe
Böhm.-Brod	30.—	15.—

Wien, am 14. November 1896. [824]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Aufhebung directer Fahrpreise.

Am 1. December 1896 gelangen die bisher bestandenen directen Fahrpreise im Verkehre von Dašic und Morawan nach Pottenstein, bezw. umgekehrt zur Aufhebung.

Wien, am 14. November 1896. [825]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalisch-Deutsch-Belgisch-Englischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Hafengebühr im Verkehre mit London und Dover über Calais.

Vom Tage der Verlautbarung an werden im Verkehre mit London und Dover über Calais an Hafengebühr — ebenso wie über Ostende — nur mehr Mark 1.— (Frcs. 1·25) für einfache Karten und Mark 2.— (Frcs. 2·50) für Hin- und Rückfahrkarten erhoben.

Wien, am 15. November 1896. [826]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Verbands-Tarifnachtrages VIII.

Mit 1. December 1896 gelangt der Nachtrag VIII zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes XXc für Zucker im See-Exportverkehre, und können Exemplare desselben um den Preis von 10 Kreuzer ö. W. pro Stück durch die betheiligten Bahnverwaltungen und im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien und Budapest, am 16. November 1896.

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen. [827]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die in dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Anhange zu den Tarifen für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 1 und 2, sub Pos. 38 für Baumwolle, rohe, enthaltenen Frachtsätze werden mit 31. December 1896 hiemit ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. November 1896. [828]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachtrag 6 zum Ausnahmetarife.

Mit 1. December 1896 gelangt der Nachtrag 6 zu dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Station Gross-Seelowitz der Localbahn Rohrbach i. M. — Gross-Seelowitz, ferner Tarifberichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 15. November 1896. [829]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe eines neuen Localgütertarifes nebst zugehörigem temporären Anhange für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. Jänner 1897 tritt auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn ein neuer Localgütertarif (Theil II) nebst zugehörigem temporären Anhange in Kraft.

Gleichzeitig wird der Localgütertarif (Theil II) vom 1. Jänner 1893 nebst den Nachträgen I und II, sowie der zugehörige temporäre Anhang vom 1. Jänner 1895 nebst Nachtrag I ausser Wirksamkeit gesetzt.

Durch den neuen Tarif werden, abgesehen von einzelnen minder wesentlichen Abänderungen und Ergänzungen, für gewöhnliche Eilgüter, Classe II, Wagenladungsclasse A, B und C, Specialtarif 1, 2 und 3, dann Ausnahmetarif I neue Einheitssätze zur Einführung gebracht, welche, insoweit selbe von den seither in Geltung gestandenen Einheitssätzen abweichen, durchwegs Frachtermässigungen repräsentiren.

Die Einheitssätze für die vorbezeichneten Güterclassen werden pro 100 kg und 1 km betragen:

Gewöhnliche Eilgüter.

Von	1— 50 km	1·64 kr.
„	51—175 „	1·60 „
„	176—300 „	1·58 „
Für jedes weitere Kilometer		1·56 „

Classe II.

Von	1—200 km	0·50 kr.
„	201—300 „	0·48 „
„	301—400 „	0·32 „
Für jedes weitere Kilometer		0·30 „

Wagenladungsclasse A.

Von	1— 50 km	0·36 kr.
„	51—100 „	0·35 „
„	101—150 „	0·34 „
„	151—300 „	0·30 „
Für jedes weitere Kilometer		0·21 „

Wagenladungsclasse B.

Von	1— 50 km	0·28 kr.
„	51—150 „	0·26 „
„	151—300 „	0·21 „
Für jedes weitere Kilometer		0·14 „

Wagenladungsclasse C und Specialtarif 2.

Von	1— 50 km	0·25 kr.
„	51—100 „	0·15 „
„	101—150 „	0·14 „
„	151—200 „	0·12 „
Für jedes weitere Kilometer		0·10 „

Specialtarif 1.

Von	1— 50 km	0·28 kr.
„	51—100 „	0·24 „
„	101—150 „	0·22 „
„	151—300 „	0·20 „
„	301—350 „	0·18 „
Für jedes weitere Kilometer		0·16 „

Specialtarif 3*) und Ausnahmetarif I.*)

Von	1— 50 km	0·22 kr.
„	51—100 „	0·14 „
„	101—150 „	0·12 „
„	151—200 „	0·10 „
Für jedes weitere Kilometer		0·08 „

*) Für km 1—14 bleiben die gegenwärtigen billigeren Frachtsätze auch in Hinkunft aufrecht.

Manipulationsgebühren.

	Pro 100 kg Kreuzer
Für gewöhnliches Eilgut	8
„ Classe II	4
„ Wagenladungsclasse A und B	4
„ Wagenladungsclasse C	3·5
„ Specialtarif 1	4
„ „ 2	3·5
„ „ 3	3
„ Ausnahmetarif I	3

Die Einheitsätze, bezw. Transportpreise für ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter, für Pferde, Fohlen und Maulthiere als Eilgut, für sperrige Güter und Normalclasse I, dann für die Ausnahmetarife (excl. Ausnahmetarif I) erfahren in dem neuen Tarife im Allgemeinen keine Aenderung.

Ebenso tritt auch rücksichtlich des Specialtarifes zum Ausnahmetarife I (Kohlen etc. von der Ostrauer Montanbahn nach Nordbahnstationen), sowie rücksichtlich der in einem besonderen Tarife (vom 1. Februar 1895) verlautbarten Frachtsätze für Kohlen etc. von der Ostrauer Montanbahn, dann von diversen Stationen nach Wien Nordbahnhof loco und Floridsdorf loco keine Aenderung ein.

Exemplare der neuen Gebührenberechnungstabelle für die regulären Güterclassen und die Ausnahmetarife I (Kohle etc.), II (Holz der Classe C etc.), III (verschiedene Baumaterialien etc.), IV (Holzkohle etc.), V (Borke), VII (Spiritus), VIII (Salz), IX (Eisenbahn-Fahrzeuge) nnd XVI (Zuckerrüben etc.) — die theilweise geänderte Bezeichnung dieser Ausnahmetarife wurde lediglich durch anderweitige formelle Anordnungen herbeigeführt — liegen bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einsicht auf und sind daselbst zum Preise von 15 kr. pro Stück zu beziehen.

Wien, am 15. November 1896. [830]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Köln-Bonnthor.

Mit 15. November 1896 wird die Station Köln-Bonnthor mit den für Köln-Süd bestehenden Frachtsätzen in den Deutsch-Italienischen Güterverkehr aufgenommen.

Wien, am 12. November 1896. [831]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. December 1896 tritt der Nachtrag III zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf. Dieser Nachtrag ist zum Preise von 0·05 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 10. November 1896. [832]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Geflügel- und Vogelausstellung in Regensburg — 5. mit 8. December;
2. die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Reichenbrand, Station Sigmar in Sachsen — 29./30. November, und
3. die Geflügel und Kaninchenausstellung in Schney b. Lichtenfels — 15./16. November.

— (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die in der Zeit vom December 1896 bis Mai 1897 in Florenz unter dem Namen

„Festa dell' arte e dei fiori"

stattfindenden zwei Ausstellungen treten auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen folgende Erleichterungen ein:

1. Gartenbauerzeugnisse jeder Art finden auf dem Hin- und auf dem Rückwege gegen Bezahlung der Fracht zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutclasse eilgutmässige Beförderung, wenn sie
   a) auf dem Hinwege an die Ausstellungscommission adressirt und
   b) auf dem Rückwege von einer der Ziffer 4 in Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes entprechenden Bescheinigung begleitet werden;
2. auf die übrigen Ausstellungsgegenstände (Kunstwerke, Maschinen, Instrumente, Werkzeuge etc. etc.) finden die Bestimmungen der Kundmachung 2 unverkürzt Anwendung;
3. bei Sendungen von Kunstwerken, welche unter Beachtung der Vorschriften in mehrerwähnter Kundmachung zur Ausstellung nach Florenz oder von dort unveräussert an die Aussteller zurückgehen, haben die bayerischen Grenzstationen die Vermittlung zum Weitertransporte kostenlos zu übernehmen.

Die tarifmässigen Nebengebühren dürfen gegebenen Falles auf diese Sendungen nachgenommen werden.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Verkehr mit der neueröffneten Theilstrecke Lauterecken—Odernheim a. d. Glan.) Mit dem 27. October ist die Theilstrecke Lauterecken—Odernheim a. d. Glan der Pfälzischen Eisenbahnen für den Güterverkehr eröffnet worden.

Für die an dieser Strecke gelegenen Stationen Medard, Meisenheim, Odenbach, Odernheim a. d. Glan und Rehborn sind zunächst nur directe Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Mannheim erstellt, während der Verkehr nach und von den übrigen Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen durch Zwischenkartirung auf Kaiserslautern Hauptbahnhof vermittelt wird.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. (Ausnahmetarif für Rübenerde.) Der am 1. October im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehre eingeführte Ausnahmetarif für Rübenerde zum Düngen — das ist die bei der Anfuhr und bei dem Reinigen der Zuckerrüben in den Fabriken abfallende Erde — findet mit Giltigkeit vom 21. October auch im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande im Versandt von solchen Stationen Anwendung, an denen sich Zuckerfabriken befinden.

Ausgeschlossen bleibt der Verkehr mit der Altona-Kaltenkirchener, Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm- und Stargard-Küstriner Eisenbahn, sowie der Ostpreussischen Südbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin Bahnhof Alexander-Platz.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband (Gütertarif vom 1. Jänner 1897.) Am 1. Jänner 1897 tritt unter der Bezeichnung „Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband" ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg und Halle, sowie Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Neuhaldensleber, Stendal-Tangermünder, Dessau-Wörlitzer, Osterwieck-Wasserlebener und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Für die directe Güterabfertigung im Verkehre mit der kgl. bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen, sowie den bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München bestehen neben den Bestimmungen dieses Tarifes noch besondere Bestimmungen und Frachtsätze, welche in einem eigenen Hefte mit der Bezeichnung „Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif, giltig vom 1. Juli 1895" enthalten sind, das als Anhang zu dem Magdeburg-Halle-Bayerischen Tarif gilt.

Durch den neuen Magdeburg-Halle-Bayerischen Tarif werden die folgenden Tarife nebst Nachträgen aufgehoben, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Gebieten beziehen, für welche der in Rede stehende Tarif Anwendung findet:

1. der Magdeburg-Bayerische Gütertarif vom 1. October 1892,
2. der Thüringisch-Bayerische Gütertarif vom 1. September 1891,
3. der Thüringisch-Hessisch-Bayerische Gütertarif vom 1. Jänner 1896,
4. der Frankfurt a. M.-Oberhessisch-Bayerische Gütertarif vom 1. August 1891,
5. der Schlesisch-Süddeutsche Gütertarif, Heft 1, vom 1. Juni 1892.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Lindau Rangirbahnhof, Station der Oesterreichischen Staatseisenbahnen, werden für das Verkehrsgebiet des neuen Tarifes ohne Ersatz beseitigt.

Die durch den neuen Tarif verursachten Verkehrsbeschränkungen und Frachterhöhungen treten mit dem Tage der Einführung desselben in Wirksamkeit.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I, 2, der Verkehrsordnung Seitens der Landesaufsichtsbehörden genehmigt worden.

Der Tarif kann beim Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zum Preise von 2 Mk. bezogen werden.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmefrachtsätze für Malz.) Für die Beförderung von Malz aller Art zur Ausfuhr nach der Schweiz in Ladungen von mindestens 10.000 kg auf einen Wagen ab gewissen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen Basel, Constanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut sind mit Giltigkeit vom 22. October besondere Ausnahmefrachtsätze eingeführt worden. Nähere Auskunft ertheilen die für den Güterdienst eingerichteten Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn an **Stabeisen** und **Eisenblechen** für die Zeit vom Jänner bis Ende December 1897 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf:

ca. 32.000 kg Schwarzblech,
„ 25.000 „ Kesselblech I^{a} Qualität,
„ 19.000 „ Plattenblech II^{a} Qualität,
„ 5.000 „ geripptes Blech,
„ 26.000 „ Dachblech in Längen von 1100, 2000 und 3060 mm
„ 13.000 „ Musterblech;
ferner auf
ca. 230.000 kg Band-, Façon-, Flach-, Gitter-, Rund und Nieteneisen und
„ 20.000 „ Winkeleisen.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 kr. versehen ist, bis zum **23. November 1896, Mittags 12 Uhr,** an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen, und zwar: für die Kesselbleche sowohl für Schweisseisen (Holzkohleneisen) steierischer Erzeugung als auch für Martinflusseisen, für die übrigen Blechgattungen sowohl für Schweisseisen als für Flusseisen, und für das Stab- und Winkeleisen ebenfalls sowohl für Schweiss- als für Flusseisen, ersteres ausserdem offerirt sowohl in Holzkohleneisen- als in Coakseisen-Qualität.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Directionsabtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Wien, am 12. November 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1952	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Eichenholzextract in Fässern	Barcs	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1896	130	120	10	Im Kartirungswege		
									Heller incl. Mgh. und ungar. Transportsteuer		Heller			
1953	Südbahn-Gesellschaft		Buchhölzer (Sägeklötze), auch über Wagenlänge, und sonstige Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2—2½ m lange Einfriedungssäulen (10—15 cm Durchmesser), Waldlatten, Rundstangen (10—15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	den nachstehend angeführten Stationen	Kotor-Alsó-Dombora	Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 t von den unten bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Die Blochhölzer müssen in Kotor-Alsó-Dombora zur Verschneidung und von dieser Station als Bau- und Schnittholz wieder zur Weiterbeförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	Die unten angeführten Frachtsätze in Hellern pro 100 kg incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Acsád	30	Fridau	16	Leibnitz	28	Nyék	45	Sió-Fok	29
Agfalva	43	Frohnleiten	42	Lepsény	34	Oberdrauburg	76	Sopron	42
Babócsa	20	Gelse	13	Lövö	37	Paterniou-Feistritz	61	Spielfeld	25
Bad-Radein	55	Góla	11	Marburg	30	Peggau	40	Spittal a. D.	65
Balaton Szt. György	19	Gosdorf	37	Mareln	50	Pernegg	45	Szantód	26
Barcs	24	Grafenstein	46	Maria-Rast	24	Pettau	23	Székesfehérvár	41
Berzencze	13	Graz S.B.	35	Markt-Tüffer	33	Pöltschach	23	Szombathely	28
Bleiburg	40	Halbenrain	46	Martonvásár	48	Pörtschach a. See	52	Tárnok	50
Boglár	28	Kanizsa	9	Mitterdorf	53	Polgárdi	36	Tétény	51
Bruck a. M.	47	Kapfenberg	48	Mixnitz	44	Polstrau	14	Uj-Szöny	59
Budapest S.B.	56	Kindberg	51	Moha	42	Ponigl	27	Unterdrauburg	35
Bükk	34	Klagenfurt	49	Moluári	23	Pragerhof	28	Villach S.B.	57
Cilli	31	Komárváros	14	Moór	46	Prevall	37	Vizvar	17
Csáktornya	11	Kranichsfeld	30	Moschganzen	21	Promontor	54	Weitersfeld	34
Ehrenhausen	26	Krenzdorf	63	Mura-Keresztur	9	Radkersburg	52	Windisch-Feistritz	30
Faal	25	Krieglach	53	Mura-Király	9	Reifnigg-Fresen	29	Wuchern-Mahrenberg	31
Feistritz	23	Krumpendorf	50	Mureck	37	Saldenhofen	33	Zakány	9
Föderlach	55	Kübnsdorf	43	Nagy-Czenk	40	St. Lorenzen	27	Zala-Szt. Ivan	23

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1954	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Eisenbahn	Magnesia-Kalkstein (Dolomit)	Klamm	Kladno (Station)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Bestebt kein directer Tarif		Heller 148·2		Im Kartirungswege		
				Mitterdorf						152·2 excl. Einfahrtsgebühr in Kladno				
1955	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Babócsa	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1895	117	108	9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Bahnanstalt
				Barcs					120	108	12			
				Berzencze					109	108	1			
				Göla					109	108	1			
				Vizvár					114	108	6			
									Heller incl. Manip.-Geb. und ung. Transportsteuer					
1956	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Spiritus	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Verbandstarife	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1896	186	140	46	Im Kartirungswege		
									Heller per 100 kg inclus. Manip.-Geb. und ungar. Transportsteuer					
1957	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Pos. E—6 des Tarifes, Theil I, für Schiffsbauzwecke der k. und k. Kriegsmarine	Neuberg	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B.	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen für Güter der Classe C. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Heller					
				Neuberg	Pola				250	185	65			
				Leoben	Pola				227	176	51			
1958	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau	G ö r z	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und mindestens für 10.000 kg per Wagen bei Coaks, unter Einrechnung eines gebührenfreien Gutgewichtes von 2½ p(t. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes im Mährisch - Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehre via Wien, giltig vom 1. April 1896	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Nebenbezeichneter Tarif	255 Heller	177 Heller	78 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1959	1960	1961	1962
Die Publication erfolgt von der Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
			Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	Zucker aller Art	1. Flusseisen (Ingots), Robeisen, Zaggein der Tarif-Position E—8; 2. Alteisen der Tarif-Position E—9	Holz des Ausnahmetarifes 6 h 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandtarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Güter der Classen A, B und C. sowie der Specialtarife 1, 2 und 3
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Schönpriesen loco Nestomitz (Zuckerfabrik)	Segen-Gottes	Schönlinde	Wien (St.E.G.) loco
nach	Schönpriesen-Umschlag	Wien Staatshahnhof	Steina Limmritz	Wien (S.B., K.F.N.B., K.E.B. und E.W.A.) loco und transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	ad 1. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad 2. Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfrechthaltnng der für den Ausnahmetarif 6 a und h des Sächsisch-Oesterr. Eisenhahnverhandtarifes, Theil II, Heft 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufrechthaltnng der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 his auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1897	Bis anf Widerrnf, längstens aber his Ende December 1897	Vom 20. Novemher 1896 bis znr Durchführnng im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 his auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Eihe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen	Localtarif	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverhandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Gehührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermitteinden Eisenhahnlinien vom 1. Mai 1894
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg		37·7 kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		32·0 kr.	50 49 66 65 Pfge.	Die bezüglichen für die betreffenden Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenhahnlinien hestehenden Frachtsätze für Wien (St.E.G.) transit zuzüglich 4 Kreuzer = 8 Heller pro 100 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Nachlass 3 Pfennige pro 100 kg von der Umschlagsgehühr	5·7 kr.		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirnngswege	im Kartirnngswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liqnidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens his Ende Juni 1898			Bei den in Wien (St.E.G.) aufgegebenen Sendungen: Dnplicat-Frachthriefe, anf den Reclamanten als Absender lautend; hei den in Wien (St.E.G.) angelangten Sendnngen: Original-Frachthriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Docnmente sind längstens his Ende März 1898 vorzniegen
Besondere Bemerkungeu		Das Auf- nnd Ahladen der Sendnngen hahen die Parteien anf eigene Kosten zu besorgen		Insofern bei directen Tarifen im Verkehre mit Wien (St.E.G.) für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermitteinden Eisenbahnen die nehenstehende Frachtermässigung hereits eingerechnet wnrde, entfällt jede Rückvergütnng

Fortlaufende Nummer	1	1963	1964
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen und im	3		
für Artikel	4	1. Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden, dann Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	2. Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wsetin Wsetin Bistritz a. H. Wsetin Wsetin Wsetin	Wsetin Czernotin-Keltsch Wsetin Wsetin Czernotin-Keltsch Teschen K.F.N.B. oder K.O.B.
nach		bezw. vice versa Weisskirchen L.B. trans. Wall.-Meseritsch trans. Oderberg trans. Weisskirchen L.B. trans. bezw. vice versa	Wall.-Meseritsch trans. Weisskirchen L.B. trans. Weisskirchen L.B. trans. Bistritz a. H. Holleschau Wall.-Meseritsch Weisskirchen Bielitz Bisenz-Pisek a) Wien-Nordbahnhof transito b) Wien-Nordbahn-Donauuferbahnhof transito Wien-Nord- oder Staatsbahnhof transito Wien-Nordbahn-Donauufer-bahnhof trans.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und vierrädrigen Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und vierrädrigen Wagen; Bestimmung der Sendungen zum Exporte aus Oesterreich und Nachweisung desselben; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. November 1894 — Localtarif vom 1. Jänner 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	kr. 13·0 25·7 32·8 11·9 23·1 22·9 7·8	kr. a) 86·3 b) 88·3 48·6 50·6 45·8 47·8 55·4 57·4 55·1 57·1 32·5 34·5 75·4 77·4
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	14	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen: Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Die achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15.000 kg werden nicht obligatorisch, sondern nur nach Thunlichkeit beigestellt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1965	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Möbel aus gebogenem Holze als sperriges Gut	Bistritz a. H.	Oderberg trans.	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr nach Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	117·4	75·4	42·0	Im Kartirungswege			
				Wsetin	Oderberg trans.				111·7	97·8	13·9			
				Wsetin	Granica transito				197·8	180·6	17·2			
1966	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Farbhölzer aller Art, zerkleinert, und Farbwurzeln, gemahlen, von Salloch stammend	Wien Nordbahnhof transito	Bielitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	108 kr.	91·9 kr.	16·1 kr.	Im Kartirungswege			
1967	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Böhmischen Nordbahn	Salz der Pos. 3—5 des Tarif-Theiles I	Hallein	Bodenbach und Tetschen B.N.B.	Bei Aufgabe von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 179		Im Kartirungswege			
				Ebensee	Tetschen B.N.B.					170				
1968	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Tabakfabrikate	Schlackenwerth	Falkenau a. Eger	1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	27·0 kr. ö. W.	25·0 kr. ö. W.	2·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in den Monaten April, Juli, October 1897 und Jänner 1898 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung der nebenstehenden Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet	
1969	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**													

Norddeutsch-Sächsischer Verband, Heft Nr. 1.

Frachtberechnung für Geestemünde (Fischereihafen), Station der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover.

Für den neu eröffneten Bahnhof Geestemünde (Fischereihafen), in welchem die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Wagenladungsgütern, mit Ausnahme von Fahrzeugen, lebenden Thieren, Leichen und Sprengstoffsendungen, zulässig ist, gelangen die gleichen directen Eil- und Frachtgutsätze wie für Geestemünde (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof), enthalten im Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarif, Theil II, Heft Nr. 1, vom 15. August 1896 zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1970	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Feuerfester Thon, lose oder in Säcken verpackt	Krzeszowice	Myslowitz transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	8·5 kr.	7·0 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
44	Nr. 87 vom 4. August 1896	1315	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Salz der Pos. 3—5 des Tarif-Theiles I	Ebensee Hallein	Tetschen B.N.B.	20. November 1896	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortl anfende Numme	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnnng der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
55	Nr. 129 vom 10. November 1896	1885	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Knttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Prossnitz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	In der Rubrik 7 ist einzustellen: „Vom 22. November 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
k. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 133. Wien, 19. November 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 8. November 1896,*) betreffend die Einfuhr von Tafeltrauben in Fässern.

Im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung werden die unter Post Nr. 3 des Anhanges der auf Grund der internationalen Convention vom 3. November 1881, R.-G.-Bl. Nr. 105 ex 1882, und des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, erlassenen Ministerialverordnung vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Behandlung von Tafeltrauben, dahin abgeändert, dass Tafeltrauben in Hinkunft auch in Fässern — ohne Rücksicht auf die Grösse der letzteren — eingeführt werden können, wenn die Fässer weder Weinreben noch Weinlaub enthalten.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage in Wirksamkeit, an welchem sie den Zoll- (Eingangs-) Aemtern bekannt wird.

Badeni m. p. **Biliński** m. p. **Ledebur** m. p. **Glanz** m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Franzensthal nach Wejwanow und Radnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten und öffentlichen Gesellschafter der Firma Brüder Dollfuss, Dr. Georg Zetter in Střešowitz bei Prag, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 3. October 1895, Z. 37.600 (Verordnungs-Blatt Nr. 121 vom 15. October 1895), ertheilte und mit dem Erlasse des. oben genannten Ministeriums vom 31. März 1896, Z. 2877/I (Verordnungs-Blatt Nr. 51 vom 7. Mai 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Franzensthal über Drahno-Aujezd, Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanow und von da zur Station Radnitz der Staatsbahnlinie Chrast—Radnitz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 19. October 1896. Z. 11.401/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Krems nach Grein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 19. October 1895, Z. 58.231 (Verordnungs-Blatt Nr. 129 vom 5. November 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Krems längs des linken Donauufers über Spitz nach Grein auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 26. October 1896. Z. 12.455/I.

*) Enthalten in dem am 8. November 1896 ausgegebenen LXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 203.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

1. **Die im Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, begründete Entschädigung für die durch die Enteignung einer Grundparcelle verursachte Erschwerung des Gewerbes des Enteigneten kann nicht deshalb abgelehnt werden, weil das Gewerbe kein mit der enteigneten Liegenschaft verbundenes dingliches Recht bildet. Eine solche Schadloshaltung kann aber nur für die Dauer der Betriebserschwerung, und zwar mit der dem jährlichen Aufwande für die letztere entsprechenden Rente beansprucht werden.**
2. **In dem durch das obcitirte Gesetz geregelten Verfahren kann ein Ersatz jener Kosten, die den Betheiligten durch die Heranziehung eines Rechtsbeistandes erwachsen sind, nicht angesprochen werden.**

Entscheidung vom 26. Februar 1896, Z. 1666.)

In der nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, durchgeführten Angelegenheit, betreffend die für die zur Erweiterung des Bahnhofes X. enteigneten Grundstücke zu leistenden Entschädigungen, hat der Erstrichter unter Anderem 1. dem Enteigneten A. nebst dem Zuspruche eines Geldbetrages als Ersatz des Werthes der abgelösten Grundantheile ein weiteres, auf Grund von Erhebungen und Sachverständigenbefunden ermitteltes und zu erlegendes Bedeckungscapital von 11.250 fl. als Ersatz des Schadens, bezw. vermögensrechtlichen Nachtheiles zuerkannt, den A. dadurch erleidet, dass in Folge der Enteignung sein bisher knapp an der Strazzensortirungshütte befindlicher Lagerplatz von seinem Grunde um 50 bis 60 m entfernt verlegt wird, und 2. die grundsätzliche Verfällung der Eisenbahn-Unternehmung in den Ersatz der Vertretungskosten ausgesprochen, letzteres, weil nach der Bestimmung des § 44 des citirten Gesetzes die Enteignungswerberin die Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung zu bestreiten hat, und den Enteigneten die Zuziehung und Beiwohnung eines Rechtsfreundes nicht verwehrt werden kann, dieselbe vielmehr im gegenwärtigen Falle wegen der angeregten mannigfachen Rechtsfragen nicht als unnöthig bezeichnet werden darf.

Das Oberlandesgericht Prag hat das erstrichterliche Erkenntniss ad 1. unter Aufrechthaltung des Zuspruches eines Geldbetrages als Ersatz des Werthes des enteigneten Grundes dahin abgeändert, dass dem A. anstatt des erstrichterlich mit 11.250 fl. zugesprochenen Betrages lediglich der Betrag per 857 fl. zuerkannt wird, welcher von den Sachverständigen im Baufache als zur Uebertragung der Strazzenhütte von ihrem gegenwärtigen Standorte in die Nähe des neuen Strazzenlagerplatzes erforderlich angegeben wurde, weil das von A. auf den enteigneten Parcellen betriebene Strazzensortirungsgewerbe kein auf den enteigneten Grundstücken haftendes dingliches Recht ist, daher die künftige, nach dem Gutachten der Sachverständigen im Strazzenfache schwierigere und kostspieligere Betreibung des Gewerbes nicht als mit der Enteignung nothwendig zusammenhängend angesehen werden kann, zumal A. gar nicht behauptet und nachgewiesen hat, dass er sein Gewerbe an einem anderen Orte nicht lucrativ fortsetzen könnte, und weil daher die von den Sachverständigen im Strazzenfache ermittelte Summe nicht als ein dem A. durch die Enteignung der oben bezeichneten Grundstücke entstandener vermögensrechtlicher Nachtheil angesehen werden kann, letzterer vielmehr nur in jenem Betrage besteht, welcher dem Aufwande für die Ueberstellung der Strazzenhütte in die Nähe des neuen Lagerplatzes gleichkommt; ad 2. bestätigt, weil die Parteien zu den richterlichen Erhebungen geladen werden mussten, damit sie ihre Rechte wahren können, ohne diese Ladung zur Feststellung der Entschädigung giltig gar nicht hätte geschritten werden können, von den Enteigneten aber es ein Gebot der Vorsicht war, sich zur Wahrnehmung ihrer Interessen eines rechtskundigen Beirathes zu bedienen, weshalb die damit verbundenen Kosten zu den Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung ebenso zu rechnen sind, wie das Mitwirken der Enteigneten zur Vollständigkeit der Erhebungen, und wenn erwogen wird, dass diese Erhebungen über Ansuchen der Eisenbahn-Unternehmung gepflogen wurden, dass nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung von der Eisenbahn-Unternehmung zu bestreiten sind, und dass die Intervention von Advocaten als nothwendig erkannt wurde.

Der Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 26. Februar 1896, Z. 1666, ad 1. die Entscheidungen der unteren Gerichte bezüglich der Feststellung der Entschädigung des A. für das Erschwerniss des von ihm betriebenen Strazzenhandelsgewerbes dahin abgeändert, dass die Eisenbahn-Unternehmung als diese Entschädigung für die Dauer des von A. auf der fraglichen Grundparcelle betriebenen Strazzensortirungs-Geschäftes dem A. die Jahresrente von 450 fl. in halbjährigen Vorausraten zu entrichten hat; ad 2. die beiden gleichförmigen Erledigungen der unteren Instanzen bezüglich des Ersatzes der Vertretungskosten dahin abgeändert, dass diese Kosten, sowie auch jene der Aeusserungen jede Partei selbst zu tragen hat. Gründe: 1. In Betreff der Entschädigung des A. für die durch die Enteignung seiner Grundparcelle verursachte Erschwerung seines Handelsgewerbes gestattet der Begriff einer angemessenen Schadloshaltung allerdings nicht, diese Entschädigung deshalb abzulehnen, weil das von A. auf den enteigneten Parcellen betriebene Gewerbe kein auf diesen Liegenschaften haftendes, richtiger mit ihnen verbundenes dingliches Recht bildet. Bei den nach § 11 des Enteignungsgesetzes allein massgebenden thatsächlichen, also gegenwärtig herrschenden Verhältnissen kann einem grundsätzlichen Entschädigungsanspruche für die Betriebserschwernisse auch nicht die Einsprache der Eisenbahn-Unternehmung vom Standpunkte der Gewerbeordnung und der nur auf Widerruf ertheilten Betriebsbewilligung entgegenstehen. Die Thatsache der Betriebserschwerniss und die Vermehrung der Betriebskosten mit dem Jahresbetrage von 450 fl. ist durch das eingehende Gutachten der hiezu berufenen Sachverständigen im Gewerbefache festgestellt. Der Enteignete kann nicht damit abgefertigt werden, dass er ein nicht eingelöstes unbewegliches Gut, hier die Strazzenlagerhütte, auflasse, wenn auch gegen Ersatz der Baukosten diese Hütte anderswo errichte und sich der Gefahr des Verlustes der gegenwärtigen gewerbebehördlichen Bewilligung aussetze. Ebenso berechtigt ist jedoch die aus der Schadloshaltung gezogene Folgerung, dass eine solche nur für die Dauer der Betriebserschwerung beansprucht werden kann. Dieser Theil der Entschädigung betrifft nicht die Enteignung der Grundfläche an sich, sondern nur das persönliche Gewerbe des A., dessen Bestand auf dem jetzigen Platze gewiss ein zeitlich beschränkter ist. Die allein zu entschädigenden Folgen der Enteignung können sonach bezüglich des Gewerbeerschwernisses keineswegs als bleibende, sondern lediglich als vorübergehende aufgefasst

werden. Hieraus ergibt sich aber mit Nothwendigkeit, dass A. die Schadloshaltung seines Gewerbes nach § 8 nicht mit einem Capitalsbetrage, sondern blos mit der dem jährlichen Aufwande für das Betriebserschwerniss entsprechenden Rente beanspruchen kann. Der mit den untergerichtlichen Entscheidungen erfolgte Zuspruch eines Capitalbetrages war demnach in Gemässheit des § 16 des kaiserlichen Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, als offenbar gesetzwidrig abzuändern und die ermittelte Rente für die Dauer des Erschwernisses des gegenwärtigen Betriebes als Entschädigung zu bestimmen. 2. Die grundsätzliche Verfällung der Eisenbahn-Unternehmung in den Ersatz der Vertretungskosten der Enteigneten verstosst offenbar wider das ganze Wesen des durch das Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, geregelten Verfahrens und ist daher über den ausserordentlichen Revisionsrecurs der Eisenbahn-Unternehmung in die Verweigerung dieses Kostenzuspruches abgeändert worden, weil nach § 24 das Gericht alle für die Feststellung der Entschädigung massgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen, also eines Verfahrens ohne Anwaltszwang, zu erheben hat, daher in dem Verfahren ausser Streitsachen ein gegenseitiger Ersatz von Vertretungskosten der Betheiligten überhaupt niemals stattfindet, weil überdies § 44 den Kosten des Enteignungsverfahrens nicht etwa die Kosten des gerichtlichen Entschädigungsverfahrens, sondern ganz im Sinne des ausserstreitigen Vorganges lediglich die Kosten der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung anreiht und hiemit abermals zum Ausdrucke bringt, dass ein Ersatz jener Kosten, die in diesem Verfahren den Bethéiligten durch die Heranziehung eines Rechtsbeistandes erwachsen sind, nicht angesprochen werden kann, weil endlich der für einen Beirath gemachte Aufwand doch gewiss nicht zu solchen vermögensrechtlichen Nachtheilen gezählt werden darf, welche durch die Enteignung verursacht worden sind, und für welche nach § 365 a. b. G.-B. und nach § 4 des Enteignungsgesetzes Schadloshaltung gebührt, wie denn die letztere Gesetzesstelle Kosten eines Verfahrens überhaupt nicht zum Gegenstande hat.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Verfügung, dass die Ministerial-Entscheidung über einen erhobenen Parteianspruch nachfolgen werde, enthält keine die Rechte der Partei in irgend welcher Richtung tangirende Disposition und eignet sich daher nicht zur Beschwerdeführung vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat die am 10. Juli 1896 eingebrachte Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. April 1896, Z. 3183, betreffend die Baubewilligung für die Haltestelle „Braunschweiggasse" der Wiener Stadtbahn, nach §§ 5 und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil die allein angefochtene Verfügung der in Beschwerde gezogenen Entscheidung, „dass hinsichtlich der von der Gemeinde Wien erhobenen Forderung, betreffend die Erhöhung der bahnseitigen Stützmauern der Quaistrasse auf Kosten des Bahnunternehmers über Verlangen der Gemeinde, die Ministerial-Entscheidung nachfolgen werde", eine die Rechte der Commune in irgend welcher Richtung tangirende Disposition nicht enthält, vielmehr die administrative Entscheidung über den erhobenen Anspruch ausdrücklich vorbehält und in Aussicht stellt, weil daher die Beschwerde, da der Streitpunkt administrativ nicht ausgetragen ist, sich als unzulässig darstellt.

[Entscheidung vom 21. September 1896, Z. 4099; E.-M.-Z. 11.597 I.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 14. November referirte Abg. Freiherr v. Schwegel über die Regierungsvorlage, betreffend die Hafengebühren. Er wies auf die Bedeutung dieser Vorlage für die Marine hin, beleuchtete die historische Entwicklung dieser Gebühren seit dem Jahre 1865 und betonte die Nothwendigkeit der vorgeschlagenen Reformen, sowie die Dringlichkeit derselben. Er beantragte ferner folgende Resolution: ‚Die Regierung wird aufgefordert, bei Durchführung des Gesetzes über die Hafengebühr im Verordnungswege zu verfügen, dass bei Berechnung der durch dieses Gesetz nach §§ 6 und 9 den Schiffen zu gewährenden Frist in dieselbe weder der durch constatirbare Elementarereignisse oder durch höhere Gewalt jeder anderen Art verursachte Zeitverlust, noch solche Tage, wie Sonn- und Feiertage u. dgl., an denen in den betreffenden Häfen Handelsoperationen im Sinne dieses Gesetzes nicht durchgeführt werden können, noch endlich Bruchtheile des Ankunftstages im ersten und des Abfahrtstages aus dem letzten innerhalb dieser Frist besuchten Hafen eingerechnet werden dürfen." Ferner beantragte der Referent die Annahme des zweiten Gesetzes in Betreff der Abänderung der Bestimmung des Zoll- und Handelsbündnisses, dahingehend, dass die Schiffahrtsgebühren, anstatt wie bisher dem einhebenden Theile zu Gute zu kommen, in Zukunft, insofern der eine Theil solche Gebühren für beide Theile zugleich einhebe, zwischen den beiden Seeverwaltungen getheilt werden sollen.

Abg. Ritter v. Stalitz gab seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass durch die Regierungsvorlage einem schon seit Langem gefühlten Bedürfnisse unseres maritimen Handels Rechnung getragen werde. Bisher mussten unsere Schiffe beim jedesmaligen Anlaufe eines nationalen Hafens die Hafengebühren entrichten, auch wenn sie keine Geschäftsoperationen unternahmen und keinerlei behördliche Leistung beanspruchten. Die Regierungsvorlage entspreche, wenn auch nicht in Allem, so doch im Grossen und Ganzen den Anforderungen des modernen Seeverkehres und der Concurrenz in der Seeschiffahrt. Auch empfehlen sich Amendements nicht, da dieselben in Folge des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn eine Verzögerung in dem Inslebentreten des Gesetzes zur Folge hätten. Redner beschränkte sich demnach auf folgende Wünsche: Unter der laut § 6 gewährten gebührenfreien Frist von 20 Tagen sollen 20 Arbeitstage zu verstehen und die Dauer dieser Frist bis zur Ankunft des Schiffes in dem letzten Hafen zu berechnen sein, so dass, falls das Schiff behufs der vorzunehmenden Geschäftsoperationen erst nach Ablauf dieser 20 Tage den betreffenden Hafen verlassen könnte, die Befreiung von der Gebühr dadurch nicht beeinträchtigt werden dürfte. Die Dampfschiffe, welche das Jahresabonnement gezahlt haben, sollen das dadurch erworbene Recht nicht verlieren, auch wenn sie Reisen ausserhalb der in den §§ 7 und 8 angegebenen Begrenzung unternehmen, vorausgesetzt, dass sie beim nächsten Anlaufen eines nationalen Hafens die für ihre Provenienz vorgeschriebene Hafengebühr entrichten. Redner hofft, dass durch die vom Berichterstatter beantragte Resolution diesen Wünschen zur Beachtung werde verholfen werden.

Abg. Dr. Russ sprach sich gegen die Aenderung des Artikels XIII in dem Gesetze über die Hafengebühren, wie sie der Referent vorschlägt, aus. Es gehe durchaus nicht an, dass die Geltung eines Gesetzes von dem Verordnungswege abhängig gemacht werde, selbst wenn die Vollmacht zu einer Verordnung im Gesetzgebungswege ertheilt werden sollte. Es wäre immerhin angängig, an Stelle eines bestimmten Termines für den Beginn der Geltung des Gesetzes die übliche Formel zu setzen, dass das Gesetz mit dem Tage der Kundmachung oder einige Zeit nach der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, damit würde die

Regierung in die von ihr erwünschte Lage gesetzt sein, das Gesetz zum richtigen Zeitpunkte kundzumachen. Redner meldete einen diesbezüglichen Antrag an.

Se. Excellenz Handelsminister Freiherr v. Glanz

glaubte mit Rücksicht auf die eingehenden Ausführungen des Berichterstatters eine Analyse des Gesetzes unterlassen zu können und zunächst darauf hinweisen zu sollen, dass die Gesetzesvorlage jedenfalls einen bedeutenden Vortheil für den Seeverkehr und die Handelsmarine bedeute.

Das Bestreben, die Handelsmarine und überhaupt den Seeverkehr zu fördern, liess es nothwendig erscheinen, auch an eine Reform der Hafengebühren zu schreiten, da das gegenwärtig geltende Gesetz, abgesehen von den höheren Sätzen, sich den heutigen Verhältnissen nicht in der wünschenswerthen Weise anschmiege. Es wurde daher ein neuer Entwurf ausgearbeitet, dem, insoweit die finanziellen Rücksichten es gestatten, der leitende Gedanke zu Grunde liegt, die Gebührenlast im Allgemeinen zu verringern und die Beweglichkeit des Verkehres zu erleichtern.

In dieser Richtung wurde im vorliegenden Entwurfe für die Segelschiffe überhaupt und für die Dampfer im adriatischen und inländischen Verkehre das System des Abonnements eingeführt, und wird für eine Reihe von Fällen die freie Bewegung der Schiffe in allen Häfen nach einmaliger Entrichtung der Gebühr zugestanden.

Nach dem Entwurfe ist ein Schiff überhaupt nur gebührenpflichtig, wenn es thatsächlich eine Handelsoperation vorgenommen hat, während dermalen das Kriterium für die Gebührenpflicht schon im einfachen Anlaufen eines Hafens liegt.

Es kann mit Sicherheit angenommen werden, dass dieser Gesetzentwurf, welcher in den Kreisen der Handelsmarine mit Befriedigung begrüsst wurde, im Falle seiner Activirung einen günstigen Einfluss auf die maritimen Verhältnisse üben wird. Die dadurch eintretende Entlastung des Schiffsverkehres drückt sich am deutlichsten in dem bedeutenden Ausfalle an Staatseinnahmen aus. Insbesondere werden die Segelschiffahrt, der locale Dampferverkehr und die periodischen Dampferverbindungen mit dem Auslande erheblich begünstigt.

In der Instruction, welche zur Ausführung des Gesetzes an die Hafenämter zu erlassen ist, wird Sorge getragen werden, dass die dem Seeverkehre günstigen Bestimmungen des Gesetzes thatsächlich auch zur vollen Wirkung gelangen.

In derselben wird insbesondere auch die Bestimmung Aufnahme finden, dass selbstverständlich bei der zwanzig-, bezw. sechzigtägigen Freizügigkeit der Schiffe nur jene Tage zur Anrechnung gelangen, an welchen die Vornahme von Handelsoperationen nicht durch Umstände ausgeschlossen ist, die sich der Einflussnahme des Schiffers entziehen.

Das Gesetz wurde sodann mit einer Aenderung des § 13, nach welcher es mit dem Tage der Kundmachung, statt am 1. Jänner 1897 in Wirksamkeit zu treten hat, angenommen.

In der 531. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. November interpellirten die Abgeordneten Dr. Hallwich und Genossen Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister wegen der Verhältnisse auf den Staatsbahnen im böhmischen Braunkohlengebiete.

Die Abgeordneten Swoboda und Genossen interpellirten gleichfalls Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister und fragen, ob derselbe geneigt sei, den Landwirthen auf allen österreichischen Staatsbahnen einen 20percentigen Nachlass für den Transport von Dungmitteln zu gewähren und das Geeignete vorzukehren, dass auch die Privatbahnen sich einer solchen Ermässigung anschliessen, weiter ob der Herr Minister gewillt sei, einen solchen ermässigten Tarif auch für den Transport von landwirthschaftlichen Geräthen und Maschinen für eine gewisse Zeit zu bewilligen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Lużan—Zaleszczyki: Theilstrecke km 0·0 bis km 41·038: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. November die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross und Comp. vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke km 0·0 bis km 41·038 der Linie Lużan—Zaleszczyki der Bukowinaer Landesbahnen die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Verhandlung, betreffend die Feststellung der feuersicheren Herstellungen, einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 11.731/I.]

Bukowinaer Localbahnen. (Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza: Errichtung eines Aufnahmsgebäudes in Watra-Moldawitza.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, das vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen vorgelegte Project über Errichtung eines Aufnahmsgebäudes sammt Magazin, einer Verladerampe und eines Hausbrunnens in der Station Watra-Moldawitza der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza hinsichtlich der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu überprüfen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5766/IV.]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Pilsen—Furth i. W.: Umgestaltung der Haltestelle Vollmau in eine Frachtenstation.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Taus hat den Bauconsens für die Umgestaltung der Haltestelle Vollmau der Linie Pilsen—Furth i. W. zu einer Frachtenstation ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7368/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung der Schranken in Neunkirchen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung des in km 62·679 (Station Neunkirchen) bestehenden Drehschrankens in einen Pendelschranken für den 24. November anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Concipist Dr. Richard Borkowski bestimmt. [G.-I.-Z. 19.355.]

— (Bauconsens für die Herstellung eines Brunnens in Gösting.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines Pumpbrunnens in der Haltestelle Gösting der Linie Wien—Triest zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 7530/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Bauconsensertheilung für Geleiseherstellungen in der Station Klagenfurt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das Project der Südbahn-Gesellschaft, betreffend Geleiseherstellungen in der Station Klagenfurt der Linie Marburg—Franzensfeste, ertheilt. [E.-M.-Z. 7569/IV.]

— (Linie Innsbruck—Kufstein: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Eiskellers in der Station Kufstein.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat den Bauconsens für die Herstellung eines amerikanischen Eiskellers in der Station Kufstein der Linie Innsbruck—Kufstein im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 7737/IV.]

Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Theilstrecke Lobositz—Leitmeritz: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecke Lobositz—Leitmeritz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [E.-M.-Z. 13.283/I.]

Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz. (Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes der Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Zusammenhange mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 23. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 13.913/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 15. September, Z. 52.694, dem Kohlenwerks-Gesellschafter Alexander Hirschmann in Csáktornya und der protokollirten Firma Leopold Graner in Zala-Egerszeg für eine vom Golubovecer Kohlenbergbaureviere (Comitat Varasd, Croatien), eventuell für eine von der Endstation Golubovec der derzeit als Sackbahn endigenden Localbahn Varasd-Golubovec (Flügelbahn der Zagorianer Bahn) aus diese über die Gemarkung der Gemeinde Mace und weiterhin über Posnanovec und die Gemarkung der Gemeinde Bedekovcina in der Station Bedekovcina der Linie Csaktornya—Zábok—Zaprcsić—Zágráb (Zagorianer Bahn) des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 24. September, Z. 55.876, dem Budapester Bauunternehmer Julius Getto und dem Adolf Löw für eine von der Station Zombor der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahn Baja-Ujvidék ausgehende, bis Apotin und von dort aus zur gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 4. October, Z. 60.544, dem Budapester Advocaten Dr. Martin Ledniczky und dem Einwohner von Bács-Almás Josef Polgár für
   a) eine von der Station Kis-Szállás (nächst Szabadka) der Hauptlinie Budapest—Szabadka (Maria Theresiopel)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Jankovácz und die Gemarkung der Gemeinde Melykut in der Station Bács-Almás mit der Linie Szabadka—Baja des Staatsbetriebes;
   b) von Bács-Almás aus die Linie a) über Madaras und die Gemarkung der Gemeinde Katymar in der Station Stanisits mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Baja-Ujvidék

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 9. October, Z. 53.664, der Direction der Localbahn-Actiengesellschaft Pancsova-Petrovosello für eine von der Station Pancsova der Localbahn Pancsova-Temesufer—Petrovosello ausgehende, bis Dolova führende und diese von dort aus
   a) einerseits über Almás (Jabuka), Glogou, Szepkerin, Opova, Baranda, Szakula und Perlass in Titel sowohl mit der dortigen zukünftigen Donau- und Theiss-Umschlagstation als auch mit der zukünftigen Station Titel der projectirten Localbahn Titel—O-Becse (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 151 ex 1895),
   b) andererseits in der Station Nagy-Becskerek der Linien Nagy-Becskerek—Zsombolya (Hatzfeld) und Nagy-Becskerek—Pancsova der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Comitatsbahnen, sowie der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 9. October, Z. 55.193, dem Gutsbesitzer Edmund Weber in Kerepes und dem Bauunternehmer Ingenieur Johann Boján in Budapest für eine von der Station Fülöpszállás der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahn Fülöpszállás-Kecskemet, eventuell von der Station Szabadszállás der vorgenannten Hauptlinie abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Solt mit dem Donauufer nächst Solt verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 9. October, Z. 58.299, der Direction der Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Eszék für eine von der zukünftigen Station Herczeg-Szöllös der von der Genannten projectirten, mit Dampf, eventuell Elektricität zu betreibenden Strasseneisenbahn Eszék—Kis-Köszeg (Spurweite 1 m) abzweigende und vorläufig bis Baranya-Monostor führende Strasseneisenbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betrieb (1 m Spurweite) auf die Dauer eines Jahres.

Zahnradbahn auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) in Budapest. (Politisch-administrative Begehung der auf elektrischen Betrieb umzuwandelnden Strecke.) Am 31. October fand unter Führung des Sectionsrathes im kgl. ungarischen Handelsministerium, Dr. Josef Stettina, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der Zahnradbahn auf den Svábhegy statt, auf welcher an Stelle des bisherigen Dampfbetriebes der elektrische eingeführt werden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98). Nachdem die Stromzuleitung als Hochleitung auf Ständern erfolgt, wird die Umgestaltung binnen Kurzem durchgeführt sein.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Der Kreistag des Landkreises Erfurt hat beschlossen, für den Bau einer Kleinbahn Erfurt-Pferdingsleben eine Anleihe von 450.000 Mk. aufzunehmen. Der Kreis Saarlouis hat in der Kreistagssitzung vom 23. October 224.000 Mk. als Zuschuss zu den auf 672.000 Mk. geschätzten Grunderwerbskosten für die Bahn Busendorf-Dillingen (Niedthalbahn) bewilligt.

Preussen. (Haftung beim Wagenübergange auf die Kleinbahn Voldagsen-Duingen.) Für die am 16. Juni eröffnete Kleinbahnstrecke Voldagsen-Duingen hat die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover gemäss § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens die Haftung beim Wagenübergang übernommen. Die vorgenannte Kleinbahn ist normalspurig gebaut, schliesst in Voldagsen an die Preussische Staatsbahn (Directionsbezirk Hannover) an und wird mit Dampfkraft für eigene Rechnung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Hannover betrieben.

Hessen. (Erwerb der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn durch den Staat.) Das Grossh. Hessische Regierungsblatt veröffentlicht nach der „Z. d. V. D. E.-V." das Gesetz über den Erwerb der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, insbesondere über die Aufbringung der erforderlichen Geldmittel.

Nach Art. 1 wird die Regierung ermächtigt, zum Zwecke des Umtausches der Actien (§ 5 des Vertrages vom 8./9. Juli) und zur Deckung der Mittel für den auf Hessen entfallenden Antheil am Kaufpreis (§ 6 des Vertrages vom 8./9. Juli) eine zu 3 Ct. verzinsliche Anleihe im Nominalbetrage von höchstens 93,250.000 Mk. aufzunehmen.

Sie erhält weiter die Ermächtigung zur Deckung:

1. des hessischen Antheiles an der baaren Zuzahlung auf die Actien (§ 5 des Vertrages vom 8./9. Juli);
2. des hessischen Antheiles an der Rückzahlung oder Umwandlung der Prioritätsanlehen (Art. 4 dieses Gesetzes);
3. des hessischen Antheiles an der für 1896 und 1897 an die gegenwärtigen Mitglieder des Verwaltungsrathes zu zahlenden Tantième (§ 8, Absatz 4, des Vertrages vom 8./9. Juli);
4. des hessischen Antheiles an einem Gesammt-Höchstbetrag von 810.000 Mk. für die Ablösung der Ansprüche des zeitigen Vorsitzenden und der zeitigen Mitglieder der Specialdirection (§ 9, Absatz 4, des Vertrages vom 8./9. Juli);
5. der aus dem Bau der Nebenbahn Flonheim-Wendelsheim etwa noch rückständigen Bauverpflichtungen (Art. 2, Ziffer 5a, des Staatsvertrages vom 23. Juni);
6. desjenigen Betrages, welcher sich bei der auf Grund der Art. 2 und 3 des Staatsvertrages vom 23. Juni zwischen der hessischen und der kgl. preussischen Regierung stattfindenden endgiltigen Auseinandersetzung als Guthaben der preussischen Staatscasse ergeben sollte;
7. der nach Art. 4 und Art. 18, Ziffer 6, des Staatsvertrages vom 23. Juni, zur vollen baulichen Instandsetzung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und zur Ergänzung der Betriebsmittel, sowie als Zuschuss zum Betriebsfonds hessischerseits zur Verfügung zu stellenden Beträge;
8. der für die Erweiterung des Bahnhofes Worms und die Erbauung einer Eisenbahnbrücke daselbst (Art. 2, Ziffer 5a, des Staatsvertrages vom 23. Juni) erforderlichen Beträge mit zusammen 8,200.000 Mk.;
9. der Mittel für die nach Art. 7 des gegenwärtigen Gesetzes an die Interessenten der Nebenbahnen Stockheim-Gedern, Hungen-Laubach, Nidda-Schotten und Eberstadt-Pfungstadt (Art. 2, Abs. 2B des Gesetzes vom 14. Juli 1884) zurückzuzahlenden Baarbeiträge

den der Staatscasse auf Grund des Art. 5 des Staatsvertrages vom 23. Juni zukommenden Betriebsüberschuss, sowie diejenigen Beträge zu verwenden, welche gemäss Art. 2 des Staatsvertrages vom 23. Juni, bezw. nach der Bestimmung unter XV des Schlussprotokolles hiezu aus den Beständen der Fonds der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft der Staatscasse zufliessen. Zu gleichem Zwecke ist der Fonds der Pensionscasse der Oberhessischen Eisenbahnen zu verwenden (Art. 2).

Zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Bedarfes bis zu 96,000.000 Mk. wird die Regierung ermächtigt, in dem

hiezu erforderlichen Nominalbetrage eine zu 3 pCt. verzinsliche Anleihe aufzunehmen (Art. 2).

Die Tilgung der nach den Art. 1 und 2 dieses Gesetzes aufzunehmenden Gesammtanleihe soll in der Art erfolgen, dass die jeweilig durch den Hauptvoranschlag der Staatseinnahmen und Ausgaben dazu bestimmt werdenden Mittel zum Ankaufe einer entsprechenden Anzahl von Schuldverschreibungen verwendet werden.

Zu gleichem Zwecke sind diejenigen Beträge zu verwenden, welche sich bei der auf Grund der Art. 2 und 3 des Staatsvertrages vom 23. Juni zwischen der hessischen und kgl. preussischen Regierung stattfindenden endgiltigen Auseinandersetzung als Guthaben der hessischen Staatscasse ergeben sollten, sowie diejenigen Beträge, welche nach Art. 11, Ziffer 8, des Staatsvertrages vom 23. Juni im Falle von Veräusserungen der hessischen Staatscasse zufliessen.

Der Regierung soll das Recht vorbehalten bleiben, die ausgegebenen Schuldverschreibungen auch zur Einlösung mittelst Baarzahlung des Capitalsbetrages zu kündigen. Den Inhabern der Schuldverschreibungen soll ein Kündigungsrecht nicht zustehen (Art. 3).

Nach Art. 4 wird die Regierung weiter ermächtigt, die nach § 2 des Vertrages vom 8./9. Juli in Gemeinschaft mit dem preussischen Staate übernommenen Prioritätsanleihen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich mit der kgl. preussischen Regierung zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen zu dem auf den hessischen Staat entfallenden Antheil an Stelle der Rückzahlung der Schuldbeträge den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebotes festzusetzen (Art. 2, Ziffer 2 dieses Gesetzes).

Schiffahrt.

Regulirung der „oberen Donau" auf ungarischem Gebiete. (Vollendung der Arbeiten.) Die vor 11½ Jahren begonnene Regulirung der oberen Donaustrecke von Dévény (Theben) nächst der ungarisch-österreichischen Landesgrenze ist nun bereits bis Duna-Radvány (nächst Komárom [Komorn]) mit einem Kostenaufwande von rund 16,000.000 fl. beendet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1895). Während es beim „Eisernen Thore" galt, in festem Felsboden ein neues Flussbett einzusprengen, war hier die neue Schiffahrtsstrasse im Bereiche einer Unzahl von in einander verschlungenen, aber unausgebildeten Wasserläufen, welche durch die stets in Bewegung befindlichen Schottergeschiebe sich im Zustande continuirlicher Veränderungen befanden und hiedurch die Herstellung der neuen Schiffahrtslinie während der Arbeit selbst in hohem Masse erschwerten, anzulegen. Mit Aufwand ganz bedeutender technischer Hilfsmittel wurden hier enorme Quantitäten Steine gesprengt, geformt, verladen, in Schiffen (auf 40—100 km Entfernung) verfrachtet und schliesslich eingebaut. Der grösste Theil der neuerstellten Schiffahrtslinie ist beiderseits mit Steindämmen versichert worden. Hiezu waren mehr als vier Millionen Kubikmeter, gleich circa 80 Millionen Metercentner oder 800.000 Waggons Steinmaterial erforderlich. Dort, wo früher bewaldete Ufer und Inseln gestanden, sind jetzt geradlinige Durchstiche angelegt, in denen selbst grössere Dampfer auch bei niederem Wasserstande genügendes Fahrwasser finden, ohne befürchten zu müssen, auf Sandbänke zu gerathen. Mehr als zwölf Millionen Kubikmeter Schotter wurden hiebei abgebaggert und dieses Quantum von circa 192 Millionen Metercentner gleich circa zwei Millionen Waggons Schotter zur Anschüttung der abgesperrten Wasserarme verwendet. Diese Regulirungsarbeit schliesst sich harmonisch an die auf österreichischem Territorium bis Dévény ausgeführten Arbeiten an, und sind nur mehr noch einige keinen nennenswerthen technischen Schwierigkeiten begegnenden Arbeiten unterhalb Komárom auszuführen, um die Wien und Budapest verbindende Wasserstrasse dem stärksten Schiffsverkehre dienstbar zu machen. Zur Erhaltung des Flusslaufes in seiner gegenwärtigen Beschaffenheit wird die ungarische Regierung Baggerstationen errichten, welche nach jedem Hochwasser etwa eintretendes Geschiebe sofort zu entfernen haben, um derart schon vom Anbeginn die Neubildung von Sandbänken hintanzuhalten. Das hiebei gewonnene Materiale findet ausgiebige Verwendung für die restliche Ausfüllung der bereits abgesperrten todten Arme.

Ausbau der Budapester Donauquais. (Kostenvoranschlag.) Gleichzeitig mit der aus Anlass des bevorstehenden Ausbaues der Brücke am Eskütér (Schwurplatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1895]) vorzunehmenden Regulirung der donaulinksuferseitigen Ufergebiete wird auch der Umbau der Quaistrecke vom Franz Josef-Quai, und zwar vom Punkte nächst dem Petöfi-Monumente abwärts bis zur Vámház- (Zollamts-) Brücke, ausgeführt werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 und 113 ex 1895). Dem technischen Elaborate zufolge wird der Quai ein unteres Plateau erhalten, welches, um den Verkehr und die Waarenverladungen gegen höheren Wasserstand zu schützen, sechs Meter über dem Nullpunkt der Donau projectirt ist. Vom unteren Plateau erhebt sich bis hinauf zum Strassenniveau eine senkrechte Quaimauer (so wie bei dem Quai von der Kettenbrücke bis zum Schwurplatz), der obere Strassentheil wird boulevardisirt und eine Fortsetzung des jetzigen Corso bilden. Die Kosten der Durchführung dieses Planes sind auf circa 350.000 fl. veranschlagt. Einem allerdings wohlfeileren Alternativprojecte zufolge wäre der gegenwärtige Treppenquai um drei Stufen zu erhöhen, welches Project auf circa 60.000 fl. veranschlagt ist, doch zog man an massgebender Stelle das erste vor, nachdem dieses in Folge Anlage des unteren Plateau den Schiffahrts-Unternehmungen die Möglichkeit zur Anlage von Krahnen, Magazinen, Aufnahmsgebäuden etc. bietet und nebstdem dem Anlegen der Schiffe bei Beladung und Entladung derselben mehr Bequemlichkeit bietet.

Sachsen. (Ergebnisse der Elbeschiffahrt im Jahre 1895.) Die Gesammteinnahme der Deutschen Elbeschiffahrts-Gesellschaft „Kette" sank im Jahre 1895 von 3,775.200 auf 3,542.388 Mk., der Gesammtgewinn betrug einschliesslich desjenigen aus der Saaleschiffahrt und dem Schiffsbau 1.021.605 Mk. (gegen 921.891 Mk. in 1894), überstieg somit den des Vorjahres um 99.714 Mk., und zwar in der Elbeschiffahrt um 98.901 Mk. und im Schiffsbau um 17.415 Mk., während er in der Saaleschiffahrt um 16.601 Mk. geringer war. Nach den Gesammtabschreibungen in der Höhe von 620.560 Mk. (830.598 Mk. im Vorjahre) verblieb ein Reingewinn von 401.045 Mark (gegen 324.760 Mk. im Vorjahre); davon erhielten, nach Abzug von 5 pCt. für den Reservefonds, 5 pCt. Tantième für den Aufsichtsrath und 6 pCt. Tantième für den Vorstand und die Beamten, die Actionäre eine Dividende von 4½ pCt. (gegen 3½ pCt. in 1894) = 290.250 Mk. Die Menge der auf der Elbe geschleppten Ladung betrug 26·30 Millionen Centner (gegen 27 19 Millionen in 1894), wobei 598·9 Millionen Centnermeilen gegen 658·7 geleistet wurden. Im Frachtgeschäft wurden beladen und abgefertigt 2627 eigene und fremde Schiffe mit 14·16 Millionen Centnern, gegen 2980 mit 16·97 Millionen Centnern im Vorjahre. Die Schlepplöhne auf der Elbe brachten 2,018.256 Mk. (gegen 1,922.997 Mk.) ein.

Die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saale-Schiffer zu Dresden nahm an Schlepplöhnen 1,580.195 Mk. ein. Die Menge der geschleppten Ladungen betrug 15,556.154 Centner auf 3337 Frachtschiffen. Die Bureaux der Gesellschaft haben im Thalverkehre 2,545.062 Ctr. und im Bergverkehre 6,472.036 Ctr. zur Verfrachtung übernommen. Die Zahl der Schleppdampfer stellte sich am Jahresschlusse auf 20, und durch Uebernahme eines privaten Unternehmens ist die Gesellschaft in den Besitz von 23 eigenen Frachtkähnen gekommen. Nach Abzug der Gesammtabschreibungen in der Höhe von 176.072 Mk. verblieb ein Reingewinn von 243.076 Mk., wovon 36.174 Mk. zu Tantièmen und Gratificationen, 120.000 Mk. zu 12percentiger Dividende, 75.142 Mk. für den Selbstversicherungsfonds und 10.000 Mk. für den Beamtenunterstützungsfonds verwendet wurden.

Die neu gegründete Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrt, Actiengesellschaft, hat ihren Betrieb gegen Ende September 1895 mit 1 Dampfer und 4 Frachtschiffen eröffnet und bis Ende des Jahres einen lebhaften Verkehr gehabt, und zwar hat sie in diesen 10 Wochen ungefähr 1,000.000 Centner eigene Ladung von Hamburg abgeschleppt. Ende des Jahres besass sie 4 Dampfer und 9 Frachtschiffe; 2 Dampfer waren noch im Bau begriffen.

Der Geschäftsgang bei der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft war besser als im Vorjahre. Es wurden befördert überhaupt 3,173.626 (gegen 2,906.371 in 1894) Personen oder 267.255 = 9·2 pCt. mehr wie im Vorjahre. An Gütern wurden im Jahre 1895: 22,907.319 kg, 1894: 25.047.910 kg befördert. Zu den Gesammteinnahmen aus der Schiffahrt von 1,027.037·21 Mk. (865 406·67 Mk. in 1894) trug der Personenverkehr 847.872·45 Mk. (1894: 701.978·33 Mk.), der Frachtenverkehr 163.829·96 Mk. (1894: 151.840·11 Mk.) und der Fährverkehr 15.334·80 Mk. (1894: 11.287·23 Mk.) bei. Von der Einnahme aus dem Personenverkehre entfielen 655.733·44 Mk. (539.632·17 Mk.) auf die obere Strecke Dresden—Leitmeritz und 192.139·01 Mk. (162.346·16 Mk.) auf die untere Strecke Dresden—Mühlberg. Neu eingestellt wurden zu Pfingsten die Dampfer

„Bastei“ und „Bodenbach“, so dass die Gesellschaft nun 32 Dampfer besitzt. Der Betriebsaufwand stellte sich der Betriebsvermehrung entsprechend höher, auf 728.609·63 Mk. (602.384·27 Mk.). Der Gewinn von 222.094·54 Mk. (191.024·28 Mk.) gestattete, 10 pCt. ($8^1/_2$ pCt.) Dividende = 98.430 Mk. zu vertheilen und 84.276·36 Mk. (80.038 Mk.) abzuschreiben. 30.160·93 Mk. (26.623 Mk.) wurden als Tantièmen und Vergütungen der Gesellschaftsorgane, sowie dem Personale und der Pensionscasse, überdies dem Special-Reservefonds 9227·25 Mk. überwiesen.

Nach Mittheilungen der Königlichen Wasserbau-Direction in Dresden waren am Schlusse des Jahres bei den sächsischen Elbestromämtern registrirt: 59 Personen-Dampfschiffe mit Einschluss der den Verkehr zwischen Bahnhof und Stadt Schandau vermittelnden 3 Raddampfer und der zum Fährbetrieb und zur sonstigen Personenbeförderung dienenden kleinen Schraubendampfer, sowie der 3 Dienstdampfer der fiscalischen Wasserbauverwaltung (1 Schrauben- und 2 Turbinenpropellerboote). 7 Güterdampfschiffe, 16 Radschleppschiffe, 14 Kettenschleppschiffe, 540 Segel- und Schleppschiffe, mit zusammen 145.281·5 t (gegen 147.263·2 t) Tragfähigkeit.

Bingen am Rhein. (Schiffsverkehr auf dem Rhein im Jahre 1895.) Laut des Jahresberichtes der grossherzoglichen Handelskammer zu Bingen am Rhein gestaltete sich der Schiffsverkehr auf dem Rhein im Jahre 1895 folgendermassen:

Es kamen an zu Berg: 2045 Schiffe (und zwar 1510 Personenschiffe, 321 Güter- und 214 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 40.546·4 t (gegen 2521 Schiffe, und zwar 1884 Personen-, 340 Güter- und 297 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 46.935·4 t in 1894), darunter 183 badische, 3 bayerische, 143 hessische, 346 holländische und 1370 preussische.

Zu Thal kamen an: 1854 Schiffe (und zwar 1368 Personen-, 307 Güter- und 179 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 3683·3 t (gegen 2246 Schiffe, und zwar 1641 Personen-, 335 Güter- und 270 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 4711 t in 1894), darunter 169 badische, 7 bayerische, 213 hessische, 314 holländische, 1151 preussische.

Abgegangen sind zu Berg: 2018 Schiffe (und zwar 1510 Personen-, 321 Güter- und 187 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 218·4 t (gegen 2516 Schiffe, und zwar 1884 Personen-, 340 Güter- und 292 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 237·8 t in 1894), darunter 184 badische, 4 bayerische, 172 hessische, 343 holländische, 1315 preussische.

Zu Thal abgegangen sind: 1881 Schiffe (und zwar 1368 Personen-, 307 Güter- und 206 Segelschiffe) mit einer Gesammtladung von 8067·1 t (gegen 2250 Schiffe, und zwar 1641 Personen-, 335 Güter- und 274 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 7743·7 t), darunter 168 badische, 6 bayerische, 182 hessische, 319 holländische und 1206 preussische.

An Gütern sind angekommen zu Berg u. A.: 475·6 t Düngemittel aller Art, 8355 t Weizen und Spelz, 260 t Roggen, 150·7 t Hafer, 471·5 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 769·3 t Oelsaat, 969·2 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 293 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 321·2 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 217·3 t Wein, 832·8 t Mehl und Mühlenfabrikate, 1062 t Zucker, Melasse, Syrup, 156·3 t Rohtabak, 514·6 t fette Oele und Fette, 24.302·8 t Steinkohlen; zu Thal u. A.: 76·4 t Soda, 206·6 t Bier, 71 t Wein, 65 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2528·3 t Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Abgegangen sind zu Berg u. A.: 61·5 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 13·3 t Bier, 58·6 t Wein; zu Thal u. A.: 180 t Gerste, 195 t Obst, frisches und getrocknetes, 182 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 123 t Bier, 5143·6 t Wein, 250 t Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Erklärungen der Vereinsverwaltungen auf die von der diesjährigen Vereinsversammlung gefassten Beschlüsse.) Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist an sämmtliche Vereinsverwaltungen das nachstehende Rundschreiben vom 21. October, betreffend die Erklärungen der Vereinsverwaltungen auf die von der (1896er) Berliner Vereinsversammlung gefassten Beschlüsse, gerichtet worden:

Nachdem die in unserem Rundschreiben vom 12. August 1896 festgesetzte Frist zur Erhebung wirksamen Widerspruches gegen die der Abstimmung unterstellten Beschlüsse der (1896er) Berliner Vereinsversammlung verstrichen ist, beehren wir uns, ergebenst mitzutheilen, dass nur gegen den Beschluss zu Nr. XVI der Tagesordnung, den Entwurf eines neuen Vereins-Wagenübereinkommens betreffend, von zwei Verwaltungen, nämlich der Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Widerspruch erhoben worden ist. Der letztere ist lediglich durch die Bestimmung in § 18, Abs. 4, des neuen Uebereinkommens, durch welche der Betrag, von dem ab die Schäden meldungspflichtig und anrechnungsfähig werden, von 15 auf 40 Mk. erhöht wird, hervorgerufen worden.

Die beiden obengenannten Verwaltungen verfügen zusammen nur über 6 Stimmen. Das zur wirksamen Ablehnung eines Beschlusses erforderliche Zehntel sämmtlicher im Verein vertretenen Stimmen wird also bei Weitem nicht erreicht, und es ist demgemäss der erhobene Widerspruch wirkungslos.

Wir erklären nunmehr sämmtliche der Abstimmung unterstellten Beschlüsse der Vereinsversammlung für bindend, nämlich die Beschlüsse:

Zu Nr. II der Tagesordnung.

Antrag der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Aenderung des Stimmenverhältnisses im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zu Nr. III der Tagesordnung.

Antrag der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines auf Vereinigung der Ausschüsse für die Vereinszeitung und für Angelegenheiten der Statistik mit dem Ausschusse für die Vereinssatzungen.

Zu Nr. IV der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin auf Ergänzung des Artikels 3 des „Uebereinkommens über die Abrechnungsstelle des Vereines.“

Zu Nr V der Tagesordnung.

Antrag der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf einheitliche Gestaltung der reglementarischen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr in den einzelnen dem „Vereins-Betriebsreglement“ unterworfenen Tarifen.

Zu Nr. VII der Tagesordnung.

Antrag der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Revision des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ mit Rücksicht auf die Einführung neuer Zusatzbestimmungen zu den Abschnitten II und III des Vereins-Betriebsreglements.“

Zu Nr. VI der Tagesordnung.

Antrag der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf einheitliche Gestaltung der reglementarischen Bestimmungen für den Güterverkehr in den dem „Vereins-Betriebsreglement“ unterworfenen internationalen Tarifverbänden.

Zu Nr. VIII der Tagesordnung.

Anträge der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen:

a) auf Festsetzung von Terminen für die Ausgabe des „Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehre auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen“, bezw. für die Anmeldung hiezu;
b) auf anderweite Anordnung dieses Verzeichnisses, bezw.
c) Antrag des Personenausschusses auf Ergänzung der Bestimmungen im Anhang VI des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“.

Zu Nr. IX der Tagesordnung.

Antrag der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Einführung eines feststehenden Umrechnungscourses für die in den Artikeln 16 (Ziffer 11, 12), 17 (Ziffer 1), 22 (Ziffer 3, 6), 24 (Ziffer 1, 2, 3), 25 (Ziffer 2) und 26 (Ziffer 1 a, b, c, 3, 4) des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ vorgesehenen Mindest- und Höchstbeträge.

Zu Nr. X der Tagesordnung.

Antrag der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Abänderung des Artikels 16 des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“.

Zu Nr. XI der Tagesordnung.

Antrag der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Streichung der Bestimmung in Ziffer 2, Abs. 2, des Artikels 24 des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“.

Zu Nr. XII der Tagesordnung.

Antrag der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Ergänzung des § 3 des „Verschleppungs-Uebereinkommens“ (Anhang III des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“).

Zu Nr. XIII der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, bezw. des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres:

a) auf Abänderung der Bestimmungen in § 4, Abs. 1, des „Verschleppungs-Uebereinkommens" (Anhang III des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement");

b) auf Ergänzung des Artikels 10 des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement".

Zu Nr. XIV der Tagesordnung.

Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt auf Abänderung, bezw. Ergänzung der Vorschrift in § 1, Abs. 2 a, der „Dienstanweisung über das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern" (Anhang IV des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglements").

Zu Nr. XV der Tagesordnung.

Antrag der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen auf Einführung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung von Kesselwagen u. s. w. im gesammten Vereinsgebiete.

Zu Nr. XVI der Tagesordnung.

Beschlussfassung über den Entwurf eines neuen Vereins-Wagenübereinkommens.

Zu Nr. XVII der Tagesordnung.

a) Beschlussfassung über den Entwurf neuer „Technischer Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen";

b) Beschlussfassung über den Entwurf neuer „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Localeisenbahnen".

Wegen Ausführung dieser Beschlüsse werden wir das Erforderliche alsbald veranlassen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat October 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1235·61	2892·59	1529·15	2599·05	1·39	404·82	—	406·21
Roggen	616·70	2720 94	1148·37	2189·27	—	101·38	—	101·38
Gerste	314·58	1153·73	683·03	785·28	2156·32	2443·21	1816·94	2782·59
Hafer	4·00	—	—	4·00	—	—	—	—
Erbsen	260·49	300·92	338 21	223·20	332·27	—	—	332·27
Bohnen	386·29	328·50	267·67	447·12	92 36	44·77	—	137·13
Raps	14·36	117·01	78·75	52·62	81·19	56·23	100·56	36 86
Wicken	—	—	—	—	415·38	3·35	100·99	317·74
Leinsaat	299·94	410·93	109·45	601·42	—	—	—	—
Rübensamen	569·30	—	—	569·30	—	—	—	—
Mohn	21·30	—	—	21·30	—	—	—	—
Kleesaat	114·13	88·83	81·81	121·15	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	1885·29	1990·06	1589·98	2285·37	272 09	0·32	19·50	252·91
Zusammen	5815·01	10003·51	5826·42	9992·10	3351·00	3054·08	2037·99	4367·09
Versicherungswerth ö.W. fl.	76.315	81.225	49.112	108.428	66.795	22.800	21.400	68.195
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	34	13	9	38	12	3	—	15
Versicherungswerth ö.W. fl.	40.787	15.084	6.790	49.081	8.490	2.100	—	10.590
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	25	13	8	30	8	2	—	10
Versicherungswerth ö.W. fl.	28.907	15.084	5.500	38.491	4.850	1.400	—	6.250
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	19.270	11.000	3.850	26.420	2.280	800	—	3.080
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rohzuckerverkehr von Modřan.

Ausnahmetarif.

Am 1. Jänner 1897 tritt der vom 1. April 1892 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker zwischen Modřan einerseits und Stationen der Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits ohne Ersatz ausser Kraft.

Dagegen werden gleichzeitig im Verkehre zwischen Modřan einerseits und Stationen der Böhm. Nordbahn, Buschěhrader Eisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft neue Frachtsätze für Rohzucker im Nordwestböhmischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, bezw. im Tarife für den Oesterreichischen Eisenbahnverband im Anhange zu den Tarifen Theil II enthalten sein.

Wien, am 14. November 1896. [833]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages IV zum Ausnahmetarife für Petroleum etc. vom 1. September 1891.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 tritt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarife für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen.
II. Aufnahme neuer Stationen.
III. Ergänzung des Kilometerzeigers.
IV. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 14. November 1896. [834]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung [807] in Nr. 130 dieses Blattes vom 12. November 1896 soll es statt „unter gleichzeitiger Aufhebung der seitherigen Classentarife, Theil II, Heft Nr. 1 bis 3," richtig heissen:

„unter gleichzeitiger Aufhebung der seitherigen Classentarife, Theil II, Heft Nr. 1 und 3".

Wien, am 16. November 1896. [835]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 treten in Kraft:

a) Tarif, Theil II, Heft 1, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann den Stationen Brünn und Holubitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits.
b) Tarif, Theil II, Heft 6, enthaltend Kartirungssätze für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.
c) Nachtrag VII zum Tarife, Theil II, Heft 2, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze für Teschen K.O.E.

Mit demselben Tage wird das gleichnamige Tarifheft 1 vom 1. October 1893 sammt den Nachträgen I—V, sowie das Tarifheft 6 vom 1. Jänner 1896 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare der Tarifhefte 1 und 6, sowie des Nachtrages VII zum Tarifhefte 2 sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen, und zwar das Tarifheft 1 zum Preise von 4 Kronen, das Tarifheft 6 zum Preise von 60 Heller und der Nachtrag VII zum Tarifhefte 2 gratis zu beziehen.

Wien, am 14. November 1896. [836]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Rumänischer Güterverkehr.

Aufhebung des Verbandsgütertarifes.

Der vom 15. März 1882 giltige Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Französischen Ostbahn, der Französischen Nordbahn und der Französischen Westbahn einerseits und Bukarest, Station der kgl. Rumänischen Eisenbahn, andererseits, sowie der vom 1. Juli 1892 giltige Nachtrag I hiezu treten mit 31. December 1896 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 14. November 1896. [837]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Gütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892.

Der Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892 sammt allen Nachträgen, sowie die hiezu im Instructionswege eingeführten Frachtsätze, deren Aufhebung zuletzt per 30. November 1896 in Nr. 108 ex 1896 dieses Blattes verlautbart wurde, bleiben noch bis 31. December 1896 in Wirksamkeit.

Wien, am 17. November 1896. [838]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 gelangt zu dem vom 15. Mai 1896 giltigen Theil II, Heft 2, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Wiśniowa der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der deutschen Station Domslau in den Haupttarif.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 14. November 1896. [839]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Neue Gepäckstaxen auf den rumänischen Linien.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den obgenannten Verkehr vom 1. März 1896 zur Ausgabe, welcher neue Gepäckssätze unter gleichzeitiger Aufhebung des Freigepäckes für die rumänischen Linien, sowie Aenderungen der auf das Reisegepäck bezüglichen Bestimmungen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 16. November 1896. [840]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr.

Aufhebung des Tarifes.

Am 1. Jänner 1897 tritt der Magdeburg-Bayerische Gütertarif, Theil II, vom 1. October 1892 sammt Nachträgen ausser Kraft.

Wien, am 17. November 1896. [841]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Abänderung von Tarifbestimmungen.

Auf Seite 29 des vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifes für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 1 (Verkehr mit Fiume), ist der letzte Satz des zweiten Absatzes der sub 9/b—5 enthaltenen Bestimmung wie folgt abzuändern:

„Für die Ueberführung runder und achteckiger Hartholzstämme sind pro Eisenbahnwagen 6 Kronen, bezw. wenn die Sendungen mittelst Fuhrwerken überführt werden, 8·5 Heller per 100 kg, für die Ueberführung aller anderen Holzgattungen per Eisenbahnwagen 6 Kronen, bezw. wenn die Sendungen mit Fuhrwerken überführt werden, 6 Heller per 100 kg zu entrichten.“

Diese Aenderung tritt mit 1. Jänner 1897 in Kraft.

Wien, am 13. November 1896. [842]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Nachtrag I zum Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband Theil II, Heft 2 (Verkehr mit Triest), ist auf Seite 31 der Satz des Ausnahmetarifes IV c für die Station Esztergom von 388 Heller auf **288** Heller zu berichtigen.

Wien, am 14. November 1896. [843]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Oswięcim und Myslowitz-Szczakowa.

Einführung eines neuen Tarifes,

Mit 1. Jänner 1897 gelangt ein neuer Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehr über Oderberg, Oswięcim und Myslowitz-Szczakowa zur Einführung.

Derselbe enthält zum Theil neue ermässigte Fahrpreise zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und deutschen Stationen andererseits über Oderberg, ferner neue Fahrpreise zwischen deutschen Stationen einerseits und ungarischen, rumänischen Stationen, sowie Constantinopel andererseits über Oderberg—Ruttek oder Oderberg—Gänserndorf (—Wien)—Marchegg.

Hiedurch wird der Tarif für den vorbenannten Verkehr vom 1. September 1893, sowie für den Sächsisch-Galizischen Personenverkehr vom 15. Februar 1896 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich sein.

Wien, am 14. November 1896. [844]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Borstenvieh und Schafe nach Wien (St. Marx).

Nachtrag I.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. November 1895 giltigen Ausnahmetarife für die frachtgutmässige Beförderung von Borstenvieh und Schafen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) nach Wien (St. Marx) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen im Vorworte, Aenderungen von Stationsnamen, von Instradirungen und von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen um den Kostenpreis erhältlich.

Wien, im November 1896. [845]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Neuer Tarif, Theil II, nebst Anhang.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), Wien (Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen und dem Lagerhause der Stadt Wien einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) andererseits nebst einem Anhange, welcher ab 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres Giltigkeit hat, in Wirksamkeit.

Mit demselben Tage tritt der für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband bestehende Tarif vom 1. Februar 1893 sammt den zu demselben erschienenen Nachträgen und der Anhang zu diesem Tarife, giltig ab 20. Jänner 1896 bis auf Weiteres, ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes und Anhanges sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu den auf denselben ersichtlich gemachten Preisen erhältlich.

Wien, im November 1896. [846]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr.

Aufhebung des Tarifes.

Mit 1. Jänner 1897 tritt der vom 1. Juli 1893 giltige Tarif, Theil II, für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr und den Verkehr mit der k. k. Donau Uferbahn sammt dem Nachtrage I und der vom gleichen Tage giltige Anhang hiezu ausser Kraft.

Wien, am 15. November 1896. [847]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aufhebung, sowie Einführung von Tarifen.

Am 1. Jänner 1897 treten folgende Tarife, bezw. Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag IV zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, enthaltend:
   1. Berichtigungen, Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der zugehörigen Nachträge I—III;
   2. Neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, sowie mit Bubenč (St.E.G.).

b) Nachtrag III zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, enthaltend: Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes und des zugehörigen Nachtrages II.

c) Tarif, Theil II, Heft 3, enthaltend: Ausnahmetarife für einige Artikel im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande.

   Hiedurch wird der vom 1. Jänner 1893 giltige Ausnahmetarif für Kalk und Kalkstein des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes mit 1. Jänner 1897 aufgehoben.

d) Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, enthaltend: ermässigte und directe Kartirungs-Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in den in dem Anhange bezeichneten Verkehrsrelationen.

   Hiedurch wird der vom 1. Jänner 1895 giltige Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes mit 1. Jänner 1897 zufgehoben.

Exemplare dieser neuen, unter a) bis d) angeführten Tarifsachen werden ab 15. December 1896 sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen betheiligten Verbandsverwaltungen erhältlich sein.

Prag, am 15. November 1896. [848]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages zum Theil I.

Am 1. December 1896 tritt der Nachtrag III zum Theil I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. Mai 1894 in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen über die Einhebung von Wagenstandsgeld in den österreichischen Elbeumschlagsplätzen und kann von der unterzeichneten Direction, sowie von den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 13. November 1896. [849]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steyrthalbahn.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Theil II, vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt ein Nachtrag I zu dem mit gleichem Tage in Kraft tretenden Tarife, Theil II, zur Einführung, enthaltend: Erhöhung der Zuschlagsfristen für den Güterübergang in den Anschlussstationen.

Dieser Nachtrag wird bei der Direction und bei den Stationen der Steyrthalbahn bei Bezug des neuen Tarifes kostenfrei beigegeben.

Steyr, am 10. November 1896. [850]

Sonstige Nachrichten.

Niederschlesischer Kohlen- und Coaksverkehr. (Einbeziehung einer Station.) Vom 1. November ab ist die Station Rybnik des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den im Ausnahmetarife vom 1. December 1895 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen in Abtheilung III, Seite 52/53, befindlichen ermässigten Coakstarif einbezogen worden.

Die Frachtsätze bis Rybnik betragen:

von Friedenshoffnungsgrube, unterer Anschluss	. .	0·512 Mk.
„ „ oberer „	. .	0·502 „
„ Glückhilfgrube, unterer Anschluss	. . . .	0·503 „
„ Cäsargrube	. . . . .	0·490 „
„ Egmont- und Mayrauschacht	. . . . .	0·502 „
„ Gustav- und Abendröthegrube	. . . . .	0·508 „

für 100 kg.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft. (Verkehr mit der neueröffneten Theilstrecke Neustadt O.-S.—Zülz.) Am 22. October ist die im Bahnhofe Neustadt O.-S. (Strecke Kandrzin—Neisse) an die kgl. Preussischen Staatsbahnen anschliessende, 10·51 km lange Theilstrecke Neustadt O.-S.—Zülz der circa 42 km langen Nebenbahn Neustadt O.-S.—Gogolin mit den Stationen Neustadt O.-S. 0·00, Leuber 3·05, Neuhof 6·4 und Zülz 10·51 km für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Fahrzeuge können nur in Zülz beladen und entladen werden.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. (Gütertarif, Heft 3.) Am 1. November ist der Gütertarif (Heft 3) für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Berlin und Stettin, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Krefelder, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Georgs-Marienhütten-, Warstein-Lippstadter, Bentheimer Kreisbahn, Meppen-Haselünner Eisenbahn, ferner den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits in Kraft getreten, durch den die Entfernungen und Frachtsätze der für diese Verkehrsbeziehungen bestandenen seitherigen Gütertarife aufgehoben werden. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. December giltig. Abdrücke des Tarifes sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einbeziehung von Stationen.) Vom 15. November ab werden die Stationen Danzig-Hauptbahnhof und Köln-Bonnthor in den Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1, mit directen Frachtsätzen, und zwar erstere für Eilgutsendungen, letztere für Ladungen in offenen Wagen (mit und ohne Decke), sowie in Kalkwagen aufgenommen. Gleichzeitig treten die Eilgutsätze für Danzig lege Thor ausser Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze für die genannten Stationen ertheilen die Verbandsstationen Auskunft.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Einführung des Nachtrages III.) Am 1. November ist zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag III zur Einführung gelangt. Derselbe enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, der Kilometertafeln und der Ausnahmetarife:

a) Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Schönau-Ernstroda;
b) erhöhte Entfernungen für die Stationen Friedrichroda und Gera (Reuss) Sächs. Staatsb., welche am 16. December 1896 Giltigkeit erlangen;
c) Aufhebung der durch Nachtrag III zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarif ersetzten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Leutsch und Plagwitz-Lindenau, Preuss. Staatsbahn;
d) Ausnahmetarif für Rübenerde. Die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze, sowie die Beförderungs- und Anwendungsbedingungen sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu erlangen.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung neuer Tarife.) Am 1. November sind eingeführt worden:

I. Neue Tarife der Abtheilung A (Baden), und zwar Heft 1 (Frankfurt a. M.), Heft 2 (Köln), Heft 3 (Elberfeld), Heft 4 (Essen), Heft 5 (Münster) und Heft 6 (Rheinisch-Westphälische Privatbahnen). Durch diese Tarife werden die bisherigen Hefte I, II, III und IV der Abtheilung A (Baden), sowie das Heft I des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w., die betreffenden Sätze des Heftes der Abtheilung J des bezeichneten Verbandes, der Tarif für den Nassau-Badischen Verkehr vom 1. April 1893, und die betreffenden Frachtsätze des Heftes 3 des Mitteldeutschen Verbandes vom 1. Jänner 1893 und des Tarifes für den Verkehr mit den Badischen Uferstationen des Bodensees vom 1. October 1890, sämmtlich nebst Nachträgen, aufgehoben. Die in den bisherigen Tarifheften I, II, III und IV enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den süddeutschen Nebenbahnen (Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim Nebenbahn, Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn) bleiben bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Vom 1. November ab sind Kohlensendungen ausschliesslich zu den Sätzen des Specialtarifes III abzufertigen, soweit die neuen Gütertarife nicht Ausnahmesätze enthalten.

Die in den Heften 1, 2, 3, 4, 5 und 6 vorgesehenen Frachtsätze für die Stationen Eberbach, Friedrichsfeld, Heidelberg, Schwetzingen, Mannheim, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Mühlacker, Schiltach, Sigmaringen und Villingen Badische Bahn haben auch für die gleichnamigen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (einschliesslich Mannheim-Neckarvorstadt), der Main-Neckar-Bahn und der Württembergischen Staatsbahn Giltigkeit, soweit für die Stationen der letzteren Bahnen überhaupt directe Frachtsätze bestehen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II im Verkehr mit Konstanz gelten, um je 0·24 Mk. für 100 kg in Classe a und b erhöht, auch als Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 im Verkehr mit Friedrichshafen. Die um 0·06 Mk für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes III für die Stationen Bretten, Jagstfeld, Mergentheim und Pforzheim Badische Bahn treten an die Stelle der im Heft VI des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. im Verkehr mit der Württembergischen Staatsbahn vorgesehenen Frachtsätze für Bretten W. B. transit, Jagstfeld W. B. transit, Mergentheim W. B. transit und Pforzheim W. B. transit.

II. Ein neues Tarifheft der Abtheilung G (Basel), durch welches das bisherige Heft vom 1. April 1893 und die Hefte I und II des Steinkohlentarifes des bezeichneten Verbandes, sowie die betreffenden Sätze der Tarife für den Nassau-Badischen und Nassau-Elsass-Lothringischen Verkehr vom 1. April 1889 und der Hefte 2b und 3 des Mitteldeutschen Verbandes vom 1. Jänner 1893 nebst Nachträgen aufgehoben werden.

III. Je ein Nachtrag zu den Tarifheften „Theil II", zu den Heften 3 und 4 (Abtheilung B), zu den Heften II (Abtheilung C, D und F), zu den Heften I, II, III und IV (Abtheilung E) und zum Heft der Abtheilung K. Diese Tarifnachträge enthalten u. A. Entfernungen und Frachtsätze für die bereits im Verfügungswege aufgenommenen Stationen Bergneustadt, Osberghausen, Köln (Bonnthor), Remscheid-Bliedinghausen, Rohrbach bei St. Ingbert, für die neu einbezogenen Stationen Dortmund Eilgutabfertigung, Kray Süd, Schalke Rh. und Vogelheim des Directionsbezirkes Essen, sowie anderweitige theils ermässigte und erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn, Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der Main-Neckar-Bahn, Ludwigshafen a. Rh. und Ludwigshafen a. Rh.-Giuliniwerk der Pfalzischen Eisenbahn, Immendingen, Mengen, Schiltach, Pfullendorf, Sigmaringen und Villingen der Württembergischen Staatsbahn.

Im Nachtrag II zum Heft 3 (Abtheilung B) ist auf Seite 2 hinter Rammland-Berleburg die Station „Schmallenberg" nachzutragen.

IV. Directe Frachtsätze zwischen den Stationen Dortmund Eilgutabfertigung, Kray Süd, Schalke Rh. und Orgelheim des Bezirkes Essen und den Stationen der Süddeutschen Nebenbahnen.

V. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11 (alte Nr. 29) für Dachschiefer von den Schiefer-Versandtstationen der Bezirke Frankfurt a. M., Köln und Elberfeld nach den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, sowie den in Preussen und im Grossherzogthum Hessen gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckar-Bahn.

Am 15. December 1896 werden die directen Frachtsätze zwischen Schiltach W. B. und Villingen W. B. einerseits und verschiedenen Stationen des Directionsbezirkes Köln im Tarifheft I, Abtheilung F, aufgehoben.

Soweit durch die neuen Tarife der Abtheilungen A und G, sowie durch die Nachträge zu den Tarifen der Abtheilungen C, D, E und F Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. December 1896 giltig. Ueber die eintretenden Frachterhöhungen ertheilen das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Köln und die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Einführung des I. Nachtrages.) Zum Tarifhefte 6a für den Belgisch-Badischen Seehafenverkehr, giltig vom 1. Juni 1896, ist am 1. November 1896 der I. Nachtrag in Kraft getreten, welcher Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel in 10 t-Ladungen für den Verkehr mit Lindau, dann Ergänzungen der bestehenden Ausnahmetarife für Baumwolle und condensirte Milch, sowie Aenderungen der Leitungsvorschriften für Lindau (Stadt) enthält.

(Einführung des I. Nachtrages.) Zum Tarifhefte 6b für den Belgisch-Badischen Güterverkehr, giltig vom 1. Juni 1896, ist am 1. November 1896 der I. Nachtrag in Kraft getreten, welcher Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel, dann Aenderungen der Leitungsvorschriften und sonstige Berichtigungen für den Verkehr mit Lindau enthält.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1971	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oefe der Pos. 0—7 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Béchovic	Prag (St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Meugen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	6·0 Kreuzer		Im Kartirungswege		
			Leere Holz- und Eisenfässer, alt und neu	Prag (St.E.G.)	Béchovic									
1972	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach							
	Budapest d. p. t. p. u. „ fővárosi közraktárak „ Józsefváros	Budapest Lipotváros „ nyugoti p. u. „ déli vasut helyben Kőbánya alsó p. n. „ felső p. u. „ Hizalda Ó Buda fiatorigat	Vácz	Pozsony Pozsony fiok p. u.	Győr Komárom-Ujszöny	Wien St.E.G. K.F.N.B. Simmering Floridsdorf Stadlau	Wien Lagerhaus Praterquai	Marchegg
	Frachtsätze in Hellern pro 100 kg							
Despot Szt. Iván Pivnica	98	104	106	168	130	182	186	182
Gajdobra	98	104	106	168	130	182	186	182
Kula	82	88	90	152	114	166	170	166
Palánka	98	104	106	168	130	182	186	182
Szilbás	98	104	106	168	130	182	186	182
Torzsa	86	92	94	156	118	170	174	170

1973 **Südbahn-Gesellschaft**

Für Maschinen, welche anlässlich der Erweiterung der Maschinenfabrik in Leobersdorf Verwendung finden, wird rücksichtlich des Durchlaufes auf den Linien der Südbahn bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1897 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1974	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bau- und Werkholz, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen und Fassdauben, und zwar: a) in Position H—19 in Position H—19 und 20 b) in Position H—20 des Tarifes, Theil I, rangirend	Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	Triest S.B.	Für Hölzer bis zu einer Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 10 Tonnen pro verwendeten Wagen; für Hölzer über eine Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 20 Tonnen pro Ladung, wobei für jeden über zwei Wagen eventuell verwendeten weiteren Wagen eine Gebühr von 16 Hellern pro Wagen und Kilometer zur Berechnung gelangt. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Bestimmungen der einschlägigen Tarife	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	V a r i a b e l	136 Heller	V a r i a b e l	Im Kartirungswege		
				Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	F i u m e					Heller a) b) 142 140 143 141 141 141 143 143 141 141 141 139				
1975	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Zinkerze	Tarvis	C i l l i	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestebt kein directer Frachtsatz	76 Heller		Im Kartirungswege		
1976	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—19 des Tarifes Theil I	Tersain Domschale Jarše-Mannsburg Stein Station	Triest S.B, Triest Freihafen und Triest St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens sind die normalen Bestimmungen der einschlägigen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Directe Tarife bestehen keine	Heller 80 82 84 86		Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—20, Post 1, 2, 3 und 5 des Tarifes Theil I	1. Tersain 2. Domschale 3. Jarše-Mannsburg 4. Stein Station	Triest S.B. und Freihafen Triest St. Andrea Herpelje Pinguente Mitterburg-Pisino Canfanaro Rovigno Pola					Heller 1. 2. 3. 4. 35 67 69 73 68 70 72 76 64 66 68 72 68 70 72 76 74 76 78 82 78 80 82 86 84 86 88 92 86 88 90 94				
			Holz der Pos. H—20, Post 4, 6, 7 und 9 des Tarifes Theil I	Tersain Domschale Jarše-Mannsburg Stein Station	Triest S.B., Triest Freihafen und Triest St. Andrea					Heller 68 70 72 76				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1977	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2		Görz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Heller			Im Kartirungswege		
				Lengenfeld					132	128	4			
				Kronau					134	124	10			
				Ratschach-Weissenfels					138	120	18			
				Tarvis					140	116	24			
				Thörl-Maglern					140	120	20			
				Arnoldstein					144	124	20			
				Fürnitz					146	124	22			
				Villach loco					146	128	18			
				St. Ruprecht					150	132	18			
				Ossiach					152	138	14			
				Feldkirchen					156	142	14			
				Glanegg					158	144	14			
				St. Veit a. d. Glan					160	148	12			
				Glandorf					162	148	14			
				Launsdorf					162	150	12			
				Prückl					164	154	10			
				Eberstein					166	154	12			
				Mösel					168	160	8			
				Treibach-Althofen					166	154	12			
				Hirt					166	156	10			
				Friesach					168	160	8			
				Einöd					170	160	10			
				Neumarkt in Steierm.					170	162	8			
				St. Lambrecht					172	166	6			
				Scheifling					174	166	8			
				Unzmarkt					174	168	6			
				St. Georgen a. d. Mur					178	172	6			
				Thalheim					180	172	8			
				Judenburg					180	174	6			
				Zeltweg					182	176	6			
				Knittelfeld					184	178	6			
				St. Lorenzen					184	178	6			
				St. Michael					188	182	6			
1978	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2		Görz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Heller			Im Kartirungswege		
				Gummern					159	141	18			
				Paternion-Feistritz					164	146	18			
				Rothenthurm					171	153	18			
				Spital a. d. D.					177	159	18			
				Sachsenburg					184	166	18			
				Kleblach-Lind					189	171	18			
				Greifenburg					194	176	18			
				Dellach					198	180	18			
				Ober-Drauburg					202	184	18			
				Nicolsdorf					207	189	18			
				Dölsach					211	193	18			
				Lienz					211	193	18			
				Föderlach					164	146	18			
				Velden am Wörthersee					164	146	18			
				Pörtschach am See					171	153	18			
				Krumpendorf					177	159	18			
				Klagenfurt loco					164	154	10			
1979	Südbahn Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Blei der Position B—20 Bleiabfälle der Position A—5 Bleiasche der Position B—21 } des Tarifes, Theil I	Klagenfurt	Triest S.B. Triest-Freibafen S.B. " -Freibafen k.k.St.B. " -Stadt k.k.St.B. " -St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Aufladens gelten die normalen Tarifbestimmungen für Wagenladungsgüter der Classe B	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	122 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	1980
Die Publication erfolgt	2	
von der Namen der	3	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Südbahn-Gesellschaft
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
nach		Baumwolle ostindischer und levantinischer Provenienz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Baumwolle amerikanischer Provenienz
und gilt in der Zeit	7	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. / Fiume
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	1. Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. 2. Fiume
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	F e h r i n g
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung. Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass 1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt; 2. die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes. Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebsreglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen", bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" einzustellen. Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung. Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief
Art der Durchführung	12	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	L o c a l t a r i f e
Besondere Bemerkungen	14	V e r s c h i e d e n
		1. A. 212 b 2. A. 220 h 1. B. 238 h 2. B. 246 h inclus. Steuer 250 h 260 h bezw. incls. Steuer
		V e r s c h i e d e n
		I m K a r t i r u n g s w e g e

1981

Fortlaufende Nummer	1982	1983				1984
	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft				K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen				
und im der Namen						
für Artikel	Bleischlacken	Metallgrau	Erdfarben der Pos. E—22 des Tarifes, Theil I	Erdfarben (Farberden), ordinäre, Zinkerz und Metallgrau in beliebiger Verpackung		Schnittholz
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Thörl-Maglern und Tarvis	Villach S.B.	Klagenfurt	Klagenfurt	Villach	Stanislau Sambor Borysław Wygoda Bednarów Hatna transit (nur für Sendungen von Russ.-Moldawitza)
nach	Littai	Wien (Matzleinsdorf)	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B., Triest-Freihafen, Triest-Stadt, Triest-S. Andrea und Fiume		Burdujeni transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Aufgabe in Quantitäten von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz oder nach Jassy transit (für Odessa) zu lauten. Die Verladung hat durch den Absender zu erfolgen				
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897
Bezeichnung	Localtarife	Localtarife		Tarif für Eil- und Frachtgüter vom 1. September 1892, resp. Localtarife		Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Aufrechthaltung der Bestimmungen der Classe C	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	57 Heller	286 Heller	460 Heller	343 Heller	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	48 Heller	128 Heller	194 Heller	194 Heller	190 Heller	164 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	9 Heller	158 Heller	266 Heller	149 Heller	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen	Der Frachtnachlass wird von der Strecke Laibach—Littai getragen					

Centimes (Gold): 56 | 115 | 109 | 101 | 71 | 4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1985	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract	Eszék (Essegg), Station der kgl. ungar. Staatsbahnen	Benfeld	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark 4·71 0·05*)		Im Kartirungswege		Die mit einem *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
					Steinburg					4·79 0·05*)				
					Strassburg C.B. und Neudorf, sowie Königshofen und Schiltigheim					4·55 0·05*)				
				Barcs, Station der Südbahn	Beufeld					4·17 0·04*)				
					Steinburg					4·25 0·04*)				
					Strassburg C.B. und Neudorf, sowie Königshofen und Schiltigheim					4·01 0·04*)				
				Sziszek (Sissek) Station der Südbahn	Benfeld					4·32 0·04*)				
					Steinburg					4·40 0·04*)				
					Strassburg C.B. und Neudorf, sowie Königshofen und Schiltigheim					4·16 0·04*)				
1986	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bruchsteine der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I in Wagenladungen	W e l s	zur Trauenbrücke (Linie Wels—Unt.-Rohr)		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	Wenn drei oder mehr Wagen mit einem Zuge zur Entladestelle geführt werden, 2 fl. 50 kr. ö. W. pro Wagen, andernfalls 3 fl. 50 kr. ö. W. pro Wagen		Im Kartirungswege		
1987	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Maschinentheile	Pardubitz S.N.D.V.B.	Wien Oe.N.W.B.	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif, resp. Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif	a) 108 kr. b) 108 kr.	a) 86 kr. b) 77 kr.	a) 22 kr. b) 31 kr.	Im Kartirungswege		
				Pardubitz St.E.G.	Wien K.F.N.B., St.E.G.									
1988	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen												

Elbe-Umschlagsverkehr.

Der im Nachtrag IV zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 im Ausnahmetarif Nr. 2 (Zucker aller Art) für den Verkehr zwischen Laube einerseits und Aussig andererseits enthaltene Frachtsatz von 11 Pfennig pro 100 kg findet bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen auch auf solche Rohzuckersendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen oder Bodenbach von da nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen zurück befördert werden.

Dieses Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897. Die Liquidirung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate; diese Vorlage hat längstens bis 30. April 1898 zu erfolgen.

Fortlaufende Nummer	1	1989	1990
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Leer retourgehende Bierfässer	Leer retourgehende Bierfässer
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Kenty / Oswięcim / M.-Ostrau	Wien (Nord- oder Staatsbahnhof)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Hradisch K. F. N. B.	Ungar.-Hradisch Stadt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	58·4 / 53·2 / 36·6 kr.	Besteht kein regulirter directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	53·8 / 48·5 / 35·0 kr.	41 kr.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	4·6 / 4·7 / 1·6 kr.	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1991	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bier in Fässern	Hradisch K.F.N.B.	K e n t y	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, u. z. Haupthahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1898	79·5 kr.	55·1 kr.	24·4 kr.	Im Kartirungswege		
1992	**Südbahn-Gesellschaft**	Böhm. Nordbahn. k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Oesterr. Nordwestbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ordinäre Rohpappe, zur Dachpappefabrikation bestimmte	Weisswasser	Triest-S.B., Stadt k.k.St.B. u. S. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarif	179 kr. ö. W. incl. Mgb.	153 kr. ö. W. incl. Mgb.	26 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1993	**B.E.B.**	Betheiligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbequai.** Die im Tarife, Theil II, für den obengenannten Güterverkehr vom 1. November 1896 enthaltenen, im Rückvergütungswege anzuwendenden Ausnahmetarife gelten bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897. Die Vorlage der in den Controlbestimmungen bedungenen Documente hat bis spätestens Ende April 1898 zu erfolgen.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
56	Nr. 124 vom 29. October 1896	1744	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle (Braunkohle) der Post. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Glinsko	Rawa ruska	1. An Stelle des in der Rubrik 4 enthaltenen Textes: Kohle (Braunkohle) der Post. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	
						Rawa ruska	Lemberg	2. An Stelle der in der Rubrik 7 angeführten Giltigkeitsdauer: Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 134. Wien, 21. November 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Donau-Regulirungs-Commission. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. November 1896, womit für den Monat December 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat December 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $19^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Perutz der Staatsbahnlinie Prag—Moldau zur Station Hrdly der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Herrschaftsbesitzer in Doxan Johann Freiherrn von Aehrenthal im Vereine mit dem Bürgermeister der Stadt Budin Josef Mikula, dem Vicepräsidenten der landwirthschaftlichen Zuckerfabrik in Mscheno Václav Vlček, dem Grossgrundbesitzer Franz Toman in Mscheno, dem Kaufmanne Julius Langweil in Budin und dem Gemeindevorsteher von Redhošť V. Mit die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Perutz der Staatsbahnlinie Prag—Moldau zur Station Hrdly der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. November 1896. Z. 9699/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Eisenbrod nach Aujezd oder einem anderen Punkte der projectirten Localbahn Jičin-Turnau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem k. k. Notar und Gemeindeausschusse Friedrich Postler in Eisenbrod mit dem Erlasse vom 31. März 1896, Z. 909/I (Verordnungs-Blatt Nr. 55 vom 16. Mai 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Eisenbrod über Rovensko nach Aujezd oder einem anderen Punkte der projectirten Localbahn Jičin-Turnau auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Wien, am 20. October 1896. Z. 10.650/I.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Art und Weise der Durchführung der Donau-Regulirungsbauten, sowie über die Gebahrung mit dem Donau-Regulirungsfonds im Jahre 1895.

I.

Die aus Vertretern des Staates, des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien bestehende Donau-Regulirungs-Commission hat nach Art. VIII ihres Statutes vom 7. October 1882 den drei in ihr repräsentirten Curien alljährlich einen Bericht über die Bauthätigkeit, wie über die Fondsgebahrung zu erstatten. Der demzufolge für das Jahr 1895 verfasste Bericht behandelt in der üblichen Weise zunächst den Fortgang der Regulirungsarbeiten und die Art der Durchführung derselben in den drei Stromstrecken Ispermündung — Nussdorf, Nussdorf—Albern und Albern—Theben. Daran schliesst sich sodann eine Darstellung der Fondsgebahrung im Berichtsjahre nebst einer Zusammenstellung des Fondsvermögens.

Baustrecke Ispermündung—Nussdorf (128 km).

A. Erhaltungsbauten wurden folgende ausgeführt: Reparaturen in den Strecken Ispermündung—Schönbichl, Schönbichl—Dürrenstein, sowie in den Tarifstrecken I bis einschliesslich VII, die Reparatur der Hochwasserschäden in der Strecke Schönbichl—Dürrenstein und in der Tarifstrecke VIII, die Baggerung bei Korneuburg, die Erhöhung des Mühlendammes bei Lang-Enzersdorf, die Setzung von fünf Haftstöcken bei Jedlesee und die Abgrabung an der Einmündung des Klosterneuburger Canals.

Die Baggerung bei Korneuburg war dringend geboten zufolge der für die Schiffahrt dortselbst sehr ungünstigen Verhältnisse, insbesondere des Anwachsens der zunächst dem Umschlagplatze und der Einfahrt in den Werfthafen gelegenen Schotterbank, welch' letztere schon bei niedrigem Mittelwasser das Landen auch nur halbgetauchter Fahrzeuge behinderte und die Hafeneinfahrt verlegte. Das gewonnene Materiale wurde zur Verstärkung des Leitwerkes Tuttendörfl—Lang-Enzersdorf verwendet.

B. Neubauten kamen in dieser Strecke folgende zur Ausführung: die Regulirung des rechtsseitigen Donauufers bei Melk, die Verlängerung des Grundwurfes für das Leitwerk bei Rührsdorf, der Ausbau des Thallerner Leitwerkes, die Verlängerung der Cunette am Langenhaufen, die Verlängerung des Kuchelauer Leitwerkes und die Anschüttung hinter dem Kuchelauer Leitwerke.

Von dem für die Stromregulirung bei Melk vorgesehenen Leitwerke am rechten Ufer wurde ein 1131·1 m langes Stück längs der Weitenegger Au hergestellt, dessen stromabwärtiger Theil die Einmündung des Melker Donauarmes an seinem rechten Ufer festlegt.

Von dem ebenfalls am rechten Donauufer bei Rührsdorf vorgesehenen 2760 m langen Bau im Kostenbetrage von 150.261 fl. 45 kr. wurde bereits in den Baujahren 1892—1894 der stromaufwärtige Theil auf eine Länge von 1533·1 m als voller Bau ausgeführt. Im Jahre 1895 wurde in Fortsetzung der Trasse des bereits bestehenden Leitwerkbaues der stromseitige Grundwurf des Objectes auf eine Länge von 480 m hergestellt.

Bei Thallern befindet sich ein alter, seinerzeit von der Staatsbauverwaltung hergestellter Steinbau, der theils durch die im Laufe der Jahre darüber hinweggegangenen Hochwässer und Eisgänge zerstört, theils überhaupt zu niedrig war, so dass die Culturgründe von Thallern und Umgegend schon bei mittlerem Mittelwasser der Ueberschwemmung ausgesetzt waren. Da die Reconstruction dieses Steinbaues ohnehin schon in dem allgemeinen Regulirungsprojecte vorgesehen ist und die von der Gemeinde Thallern wiederholt vorgebrachten Bitten um Abhilfe vollkommen begründet waren, wurde im Jahre 1895 mit der Reconstruction begonnen und mit Benützung des bestehenden Steinbaues ein Leitwerksbau in der normalen Höhe von 2·5 m ober Null auf die Länge von 430 m vom stromaufwärtigen Ende an mit mit einer Bausumme von 10.397 fl. 96 kr. ausgeführt.

Von dem projectsmässig zwischen der Kuchelau und Nussdorf herzustellenden 3630 m langen Leitwerke im Kostenbetrage von 1,300.000 fl. wurden bereits in den Jahren 1891—1894 900 m als vollständiger Leitwerksbau und 500 m im stromseitigen Grundwurfe hergestellt und durch eine 128 m lange Traverse gestützt. Im Baujahre wurden weitere 544 m Grundwurf angearbeitet und sodann das Leitwerk auf die gesammte hergestellte Wurflänge von 1044 m vollendet. Der Aufwand in diesem Baujahre betrug 149.653 fl. 66 kr. Die bereits im Jahre 1894 begonnene Anschüttung des zwischen dem Kuchelau-Nussdorfer Leitwerke und dem rechten Stromufer entstehenden Bassins mit dem bei Abbaggerung der Schotterbank beim Nussdorfer Vorkopfe gewonnenen Materiale wurde 1895 fortgesetzt und hinter dem in diesem Jahre hergestellten Stücke des Leitwerkes eine daran anschliessende Anschüttung von 7 m Breite hergestellt.

Ausser den Erhaltungs- und Neubauten gelangten in dieser Stromstrecke noch zur Ausführung: die Beseitigung der an einzelnen Stellen die Schiffahrt hindernden und gefährdenden Felsen, die Reparatur der schadhaft gewordenen Treppelwegbrücke bei Emmersdorf, die Herstellung eiserner Schutzkasten an den Schleusen bei Stockerau und Spillern zum Schutze derselben gegen Beschädigung, die Rechenbaggerungen bei km 23 und 31 zur Beseitigung der Schotteranhäufungen behufs Freihaltung der Fahrrinne. Ferners wurde für die Räumung des Kälberbaches und Kuttengrabens den betreffenden Mühlenbesitzern eine Subvention gewährt, der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Herstellung eines Uferbaues bei Isperdorf und für die Absprengung der Felsen daselbst Kostenersatz geleistet und für die Aufsicht bei der Räumung der Lehne des Leopoldsberges der übliche Beitrag geleistet.

Baustrecke Nussdorf—Albern (14 km).

A. Erhaltungsbauten kamen in dieser Strecke folgende zur Durchführung: die Baggerung einer Cunette im Durchstiche von km 0·275—0·450 unterhalb der Kronprinz Rudolf-Brücke, die Herstellung von vier Ausstreifplätzen an den Länden des rechtsseitigen Stromufers, Reparaturen in den drei Donaucanalstrecken Nussdorf—Döblingbachmündung, Döblingbachmündung—Sophienbrücke und Sophienbrücke—Canalende, Reparaturen der Hochwasserschäden in der Stromstrecke Reichsbrücke—Durchstichende, eine Baggerung im Donaucanale oberhalb und unterhalb des Sperrschiffes, die Anschüttung der Baugründe und Lacken nächst Floridsdorf, sowie der dem Stifte Klosterneuburg gehörigen Bendiner Lacke.

Die Baggerung im Durchstiche von km 0·275 bis

0·450 unterhalb der Kronprinz Rudolf-Brücke war unbedingt geboten, weil durch eine mächtige Schotterbank das Anlegen am Landungsplatze der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft selbst bei mittleren Wasserständen, und zwar sogar für nicht vollgetauchte Fahrzeuge wesentlich erschwert wurde. Die Herstellung von Ausstreifplätzen erwies sich als nothwendig, um den durch den Schleusenbau bei Nussdorf und die damit verbundene Absperrung des Wiener Donaucanals von ihren gewöhnlichen Liegeplätzen im oberen Theile des Donaucanals ausgeschlossenen Ruderschiffen einen entsprechenden Ersatz zu bieten.

In der Einmündung des Wiener Donaucanals hatte sich in unmittelbarer Nähe des Sperrschiffes zwischen den beiden Widerlagern und auch unterhalb derselben eine Schotterablagerung gebildet, die einerseits das Manöveriren mit demselben zu erschweren, wenn nicht zu behindern, und andererseits den Rost für die Nadeln, sowie die Stöckel für die Pilotenfüsse des Sperrschiffes zu verlegen und dadurch deren Benützung unmöglich zu machen drohte. Um dem vorzubeugen, wurde die Schotterbank abgebaggert und das gewonnene Material zur Anschüttung der „grosse und kleine Linse" genannten Tümpel am linken Donaucanalufer nächst der Donauuferbahnbrücke bei Nussdorf, des Hofes im Floridsdorfer Amtsgebäude und hinter dem Kuchelauer Leitwerke verwendet.

Die Lacken zu beiden Seiten der Prager Reichsstrasse, soweit selbe den Donau-Regulirungsfondsbesitz durchquerten, bildeten einen sanitären Uebelstand, daher die Gemeinde Floridsdorf deren Zuschüttung von der Donau-Regulirungs-Commission erbat. Bereits im Jahre 1894 wurde daher mit der Zuschüttung dieser Lacken und zugleich mit der Anschüttung der auf dem Terrain der Commission in Floridsdorf liegenden Baugründe begonnen und diese Arbeit im Jahre 1895 vollendet.

B. Neubauten. Anschüttung des Platzes für das in Floridsdorf zu errichtende Amtsgebäude der k. k. Bezirkshauptmannschaft. Ueber Ansuchen der Gemeinde Floridsdorf hat sich die Donau-Regulirungs-Commission bereit erklärt, die Anschüttung und Planirung des Platzes für das neue Amtsgebäude der Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf und für die letzteres umgebenden Strassenzüge um den Preis von 50 kr. per Cubikmeter unter der Bedingung zu übernehmen, dass sich die Gemeinde zum Tragen der für vorübergehende Benützung fremder Gründe und etwaige Demolirungsarbeiten erwachsenden Kosten bereit erkläre. Für die Commission war diese später auch auf die Anschüttung des Platzes für den Hof des Amtsgebäudes ausgedehnte Transaction insofern von Vortheil, als sie für die Abfuhr und Ablagerung des beim Vorkopfe in Nussdorf gebaggerten Materials zu sorgen hatte und ihr diese bei anderweitiger Verführung und Ablagerung fl. 1.12 per Cubikmeter gekostet hätte, während sie sich auf Grund dieses Abkommens nur auf 69 kr., also um 43 kr. per Cubikmeter billiger, stellte. Die im Laufe des Jahres begonnene Arbeit wurde nicht ganz vollendet, sondern wird deren Beendigung erst im Jahre 1896 erfolgen.

Ausserdem wurden noch ausgeführt: Die Anschüttung des Strassenfragmentes längs der Baugruppe XX C, die Ergänzung der Anschüttung der Vorgartenstrasse bis zur Grenze des Donau-Regulirungsfondsbesitzes gegen die Roth'schen Gründe, die Niveauregulirung der die Baugruppen IV A und V A umgebenden Strassen, die Vollendung der 1894 begonnenen Strassenanschüttung bei der Artilleriekaserne, die Fortsetzung der 1894 begonnenen, jedoch erst 1896 zu vollendenden Anschüttung des Platzes XXIV D, die Niveauregulirung der Strassen in den Baugruppenreihen XXIV, XXV und XXVI, die Anschüttung einzelner in den Baugruppenreihen VIII, IX, X und XI des Fondsbesitzes liegender Strassen, sowie die Strassenanschüttung bei Reihe XXV, XXVIII, XXX und XXXIII.

Inland.

Parlamentarisches.

Im Laufe der Berathung des Budgetausschusses über den Voranschlag des Handelsministeriums, „Centrale", besprach Abg. Mauthner die Frage des Donau-Oder-Canals und verwies dabei auf die von Seiten des ungarischen Handelsamtes vorgesehene Anlage eines Seitencanals von Angern nach Theben, so dass der Verkehr mit Umgehung von Wien direct stattfinden könnte. Gegen eine solche Schädigung des österreichischen Handels und besonders Wiens müsse man sich entschieden verwahren und mit aller Energie eine Ablenkung des Canals von Wien verhindern. Redner besprach ferner die Lage der Mühlenindustrie und betonte die Nothwendigkeit, diese alte österreichische Industrie lebensfähig zu erhalten.

Abg. Dr. Russ fragte nach dem Ergebnisse der handelsministeriellen Prüfung des Donau-Oder-Canal-Projectes, namentlich des von einer französischen Firma vorgelegten Projectes von schiefen Ebenen, und erklärte, dass es lediglich in der Macht der österreichischen Regierung liege, dass der Donau-Oder-Canal nur nach Wien seine Abzweigung sende. Hinsichtlich des Donau-Elbe-Moldau-Canals theilte Redner die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten des Privat-Comité mit. Er erinnerte daran, dass sich im vorigen Jahre in Dresden ein Verband von österreichisch-ungarischen und deutschen Wasserstrassen-Interessenten gebildet habe, der zum Unterschiede von landläufigen Congressen sich lediglich mit ernsten Arbeiten befasse und im Mai des kommenden Jahres in Wien tagen werde; die Regierung sollte an demselben durch wohlinformirte Vertreter theilnehmen, weil dadurch die gemeinschaftlichen Verkehrsinteressen der beiden verbündeten Reiche, sowie die speciell dort zur Verhandlung gelangenden Arbeiten eine ernste Förderung erfahren werden.

Abg. Szczepanowski unterstützte das Project des Donau-Oder-Canals mit dem Anschlusse an die Weichsel bei Krakau und besprach das Project des Ingenieurs Laurent für die Verbindung des San mit dem Dnjester, welches bereits im Jahre 1883 von dem galizischen Landtage in einer Resolution der Regierung zur Berücksichtigung anempfohlen wurde.

Se. Excellenz Handelsminister Freiherr von Glanz begann mit der Erörterung der Canalfrage. Diesbezüglich sei das laufende Jahr nicht unbenützt geblieben. Wenn es auch zu einer Entscheidung nicht gekommen sei, wie dies wohl auch nicht erwartet werden konnte, so seien doch ernstliche Schritte unternommen worden, um der Lösung näherzukommen. Die Stellung der Regierung zur Canalfrage sei im Laufe des heurigen Jahres amtlich zum Gegenstande der Erwägung zwischen den betheiligten Ministerien gemacht worden. Da er nicht angeben könne, bis zu welchem Zeitpunkte diese Erwägungen zum Abschlusse gebracht und zu welchem Ergebnisse dieselben führen werden, müsse er sich in den weiteren Ausführungen eine gewisse Reserve auferlegen.

Der Herr Minister wendete sich sodann zu einer generellen Besprechung der verschiedenen Projecte, unter welchen insbesondere jene des Donau-Oder-Canals mit den sich daran knüpfenden eventuellen Abzweigungen und jenes des Donau-Moldau-Elbe-Canals in den Vordergrund treten. Um den Bau des Donau-Oder-Canals bewerbe sich bekanntlich schon seit einiger Zeit ein Consortium, in dem bedeutende französische Firmen vertreten sind. Das Project desselben beruhe, was die Ueberwindung der Höhenunterschiede betrifft, auf dem Systeme der schiefen Ebene. Dieses ziemlich complicirte System sei in grösserem Umfange noch nicht zur Verwendung gekommen und auch von technischer Seite nicht ganz einwandfrei geblieben. Eine Garantie für dessen sicheres Functioniren könnte in der Herstellung einer schiefen Ebene und deren probeweiser Inbetriebsetzung während einer angemessenen Zeit gefunden werden

Hiezu wäre das Consortium aber erst nach ertheilter Concessionirung unter gewissen Voraussetzungen bereit, und habe sich in diesem Zusammenhange die Zweckmässigkeit ergeben, auch ein Alternativproject für Schleusenbetrieb sammt Kostenvoranschlag auszuarbeiten, was im Zuge sei. Die Kosten des Donau-Oder-Canals ohne eventuelle Abzweigung zur Weichsel und Elbe würden sich nach den Voranschlägen der Concessionswerber auf effectiv 95,000.000 fl. belaufen.

Während des Sommers sei dem Handelsministerium ein Project für eine directe Verbindung der Donau bei Korneuburg über Budweis an die Elbe vorgelegt worden. Dieses Project, ausgehend von dem Consortium Wittgenstein, Hiller und Genossen, umfasst die Canalisirung der Moldau von Melnik nach Budweis und den Bau eines Schleusencanals von Budweis an die Donau; die Kosten des vorwiegend einspurig gedachten Projectes seien mit ungefähr 106 Millionen Gulden veranschlagt. Der Herr Minister besprach sodann die Thätigkeit des Donau-Moldau-Elbe-Canal-Comité, welches, aus der Initiative beider Volksstämme in Böhmen hervorgehend, sich die Aufgabe gestellt habe, für die Durchführung eines solchen Canals zu wirken und sich mit Vorarbeiten für dieselbe zu beschäftigen; er meinte, mit der Annahme nicht irrezugehen, dass in den Interessentenkreisen vielfach der Wunsch verbreitet sei, dass Bau und Betriebsführung dieses Canals vom Staate in die Hand genommen werde; in diesem Falle würde natürlich das Risico des Staates ein weit grösseres sein als bei Betheiligung des Privatcapitals. Doch lassen sich unverkennbar gewichtige Momente für die ausschliessliche Ingerenz des Staates anführen, denn das bilde bei allen Canälen ein unerlässliches Postulat, dass wir allein die Herren bleiben.

Der Herr Minister erörterte sodann die wirthschaftliche Seiten der Canäle in Oesterreich. Zwei Aufgaben seien den Canälen gestellt: die eine vom Standpunkte des Producenten, der einen erweiterten Absatz seiner Erzeugnisse, namentlich der ins Gewicht fallenden Massenartikel, anstrebt, die andere vom Standpunkte des Consumenten, welcher unentbehrliche Rohstoffe, insbesondere die Kohle, billig zur Verfügung gestellt haben will. Beiden Aufgaben wären die besprochenen Canäle zu dienen geeignet. Der Donau-Moldau-Elbe-Canal würde der böhmischen Braunkohle das Innere des Reiches erschliessen und die Verbindung mit dem ersten Hafen der Nordsee herstellen, eine Verbindung, welche den Gebietstheilen, die dieselbe durch die Gunst der Verhältnisse bereits geniessen, sicherlich segensreich war. Der Donau-Oder-Canal würde zum mährisch-schlesischen Steinkohlenbecken führen, den Zugang zur Ostsee eröffnen und zugleich, was wichtig sei, durch eine eventuelle Abzweigung an die Weichsel die Voraussetzung geben für einen erleichterten Absatz der reichen Naturschätze Galiziens. Von keinem der beiden Canäle seien aber zwei Wirkungen zu trennen: die Rückwirkung auf die Attractionsfähigkeit von Triest und die Reflexbewegung, die dadurch geschaffen wird, dass der Effect der Canäle nicht Halt machen kann an der Grenze des Staatsgebietes.

Die Canalfrage sei weiter auch nicht ohne Einfluss auf den finanziellen Ertrag der Bahnen, und wenn man sich auch fernhalten wollte, sich in dieser Frage von diesem schliesslich doch einseitigen Gesichtspunkte beherrschen zu lassen, so sei doch speciell der Zusammenhang des einen Canals, nämlich des Donau-Oder-Canals, mit der Entscheidung über eine eventuelle Verstaatlichung der Nordbahn unverkennbar.

Der Herr Minister meinte, dass der Ausschuss aus diesen Darlegungen die Ueberzeugung schöpfen werde, die Regierung befasse sich mit der Canalfrage in einer nicht an der Oberfläche der Dinge haftenden Weise, sondern sei bemüht, nach allen Richtungen hin die für die Entscheidung nöthige Klarheit zu gewinnen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 8. bis 13. Juni durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes für die schmalspurige Localbahn von St. Pölten nach Kirchberg a. d. Pielach wurde der Bauconsens mit Ausschluss der Theilstrecke 0·0—0·6 ertheilt. [E.-M.-Z. 6968/I.]

Localbahn Melnik-Mšeno. (Geleiseplan.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte neue Geleiseplan des Elbeumschlagplatzes Melnik der Localbahn Melnik-Mšeno wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 11.960/I.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Zweiglinie Měchenic—Dobříš: Varianten km 9·3—11·6, 16·9—23·1, 25·9—27·0, 29·2—30·4: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 25. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Detailprojectes für die Varianten km 9·3—11·6, 16·9—23·1, 25·9—27·0, 29·2—30·4 der Zweiglinie Měchenic—Dobříš der Localbahn Čerčan-Modřan, sowie jenes der Schleppbahn nach Althütten die politische Begehung im Zuhammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.404/I.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung einer Schleppbahnanlage in Pardubitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pardubitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Schleppbahnanlage zur Kaffeesurrogatfabrik der Firma Heinrich Frank & Söhne in Pardubitz für den 24. November anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkshauptmann Vojiček in Pardubitz. [G.-I.-Z. 19.429.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Warteraumes in der Haltestelle Holešowitz-Bubna.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wartcraumes in der Haltestelle Holešowitz-Bubna der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8026/IV.]

— (Linie Wien—Marchegg: Bauconsensertheilung für die Verlängerung des Magazinsgeleises in Schönfeld-Lassee.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung des Magazinsgeleises in der Station Schönfeld-Lassee der Linie Wien—Marchegg ertheilt. [E.-M.-Z. 8112/IV.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Bauconsensertheilung für einen Gepäck- und Eilgutschuppen in Tyniště.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Gepäck- und Eilgutschuppens in der Station Tyniště der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7941/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Anlage einer Zugsbarrière in km 101·144.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Anlage einer Zugsbarrière bei der Niveauübersetzung in Kilometer 101·144 der Linie Brünn—Vlarapass nächst der Station Kunowitz der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2593/IV.]

Schiffahrt.

Donau-Regulirungs-Commission. (Plenarversammlung.) Mittwoch den 11. November 1896 fand die 208. Plenarversammlung der Donau-Regulirungs-Commission unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Statthalters von Niederösterreich Erich Grafen Kielmansegg statt. Nach der freudig begrüssten Mittheilung, dass Se. Excellenz der Herr k. k. Sectionschef a. D. August Freiherr von Plappart-Leenherr der Donau-Regulirungs-Commission auch fernerhin als Vertreter des k. k. Ministeriums des Innern angehören werde, wurden einige von der Strombau-Direction in Folge der lang andauernden Hochwasserstände nothwendig gewordene Abänderungen des Baupräliminares pro 1896, welche übrigens mit keiner Mehrauslage verbunden sind, genehmigt. Sodann wurde ein Comité zum Zwecke der Berathung der Anlage eines Kohlenhafens in Wien und der Designirung der nach der Umwandlung des Wiener Donau-Canales in einen Handels- und Winterhafen noch weiter wünschenswerthen Umschlag- und Landungsplätze eingesetzt. Hinsichtlich der vom niederösterreichischen Landesausschusse erbetenen Subventionirung der projectirten Donau-Graben-Regulirung wurden die nöthigen Vorerhebungen angeordnet und sodann beschlossen, die Gemeinde Wien neuerlich um die Uebernahme des Erzherzog Carl-Platzes sammt dem auf diesem Platze vor der Donau-Regulirungs-Commission hergestellten Parke zu ersuchen. Nachdem noch das Ergebniss der Auflage neuer Couponbogen des Anlehens von Jahre 1870 zur Kenntniss genommen wurde, wurde eine Reihe von Personalangelegenheiten erledigt.

Wiener Donaucanal. (Einfahrt in denselben.) Laut einer Kundmachung vom 10. November wird in Abänderung der Kundmachung vom 12. September (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108) Seitens der k. k. niederösterreichischen Statthalterei nachfolgendes bestimmt: Die Einfahrt der kleineren Flösse und Ruderschiffe in den Wiener Donaucanal ist von nun an nur von 12 Uhr Mittags bis 2 Uhr Nachmittags und dann von 3 Uhr Nachmittags bis zum Eintritt der Dämmerung gestattet. Im Uebrigen bleiben die Bestimmungen der die Einfahrt in den Wiener Donaucanal betreffenden Kundmachungen der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 3. August (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90) und vom 12. September (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108) aufrecht.

Steiermark. (Murregulirung.) Für die Erhaltung der Regulirungsbauten in der Murstrecke von Graz (Radetzky-Brücke) bis zur steiermärkisch-ungarischen Grenze (Catastralgemeinde Mauthdorf, Ortsgemeinde Zween) sind mit steierischem Landesgesetze vom 23. August 1896, L.-G. u. V.-Bl. Nr. 57, 900.000 fl. bewilligt worden, welche in zehn Jahresraten à 90.000 fl. in den Jahren 1896—1905 zur Verwendung kommen sollen. Zu diesem Erfordernisse haben der Staat und der steierische Landesfonds je die Hälfte beizutragen, jedoch werden die auf das Land entfallenden Quoten in der Zeit vom Jahre 1896 bis einschliesslich 1899 vom Staate dem Lande in der ganzen Höhe, und in den Jahren 1900—1905 mit jährlich 21.000 fl., d. i. in der Gesammtsumme von 306.000 fl. vorgeschossen. Die Rückzahlung dieses Vorschusses erfolgt in den Jahren 1906—1919 in Raten von je 21.600 fl., im Jahre 1920 mit einer Restzahlung von 3600 fl. Die Leitung und Ueberwachung der Regulirungs- und Erhaltungsbauten erfolgt ebenso wie die Ausarbeitung der erforderlichen Pläne und Projecte durch das von der Staatsverwaltung und dem Landesausschusse zur Verfügung zu stellende technische Personale. Die Oberleitung über sämmtliche Projecte, Bauten und Arbeiten führt die Statthalterei, welche jedoch stets im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vorzugehen hat. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen diesen beiden in technischen Fragen ist die Entscheidung des Ministeriums des Innern einzuholen. Die Localbauleitung und Beaufsichtigung besorgen Ingenieure, denen die erforderlichen Bauinspicienten nach Bedarf beizugeben sind. Durch die vorzunehmenden Erhaltungsarbeiten darf die Schiff- und Flossfahrt in keiner Weise behindert werden.

Im Einzelnen sind aus den bewilligten Beträgen zu bestreiten: die Kosten der Erhaltung der bestehenden Murregulirungsbauten; die Erhaltung eines geregelten Flusslaufes und von geregelten Ufern einschliesslich der Kosten des Materials, der Gewinnung und Zufuhr des letzteren; die Kosten für die Herstellung von Hilfs- und Unterstützungsbauten; die Räumung der Schiffahrtsrinne von angelegten Bäumen, Gestrüpp u. dgl.; die Kosten der Bepflanzung der Ufer, Sand- und Schotterbänke; der Herstellung von Verbindungswerken, sowie aller Arbeiten zur entsprechenden Gestaltung und Befestigung des Ufers; die Entschädigungen für abgetretene Grundflächen, Bauten, Materialerzeugungs- und Ablagerungsplätze und Zufahrtswege; die Regie-, Manipulations- und Inspectionskosten, welche bei den Bauten in eigener Regie und zur Ueberwachung der im Accord- oder Licitationswege ausgeführten Bauten erwachsen; die Kosten der jährlichen Constatirungen und Collaudirungen für den Abgeordneten des technischen Statthalterei-Departements und für die Localbauleiter.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Decembber-Fahrplan der Personenschiffe auf der Donau und deren Nebenflüssen.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden im Monate December bis auf Weiteres auf der Donau und deren Nebenflüssen nur mehr folgende Personen-Schiffahrten unterhalten:

a) Auf der Donau: Postschiffe: In der Thalfahrt: Von Turn-Severin nach Braila-Galatz und sämmtlichen vorgelegenen Stationen: Dienstag 5 Uhr Früh. Erste Fahrt am 1. December; Ankunft in Galatz Donnerstag 3 Uhr 50 Min. Nachmittags. — Von Widdin nach Rustschuk: Sonntag und Donnerstag 7 Uhr Früh. Erste Fahrt am 3. December; Ankunft in Rustschuk: Montag und Freitag 9 Uhr 30 Min. Vormittags. Von Widdin nach Silistria: Sonntag 7 Uhr Früh. Erste Fahrt am 6. December; Ankunft in Silistria: Montag 4 Uhr 30 Min Nachmittags. — In der Bergfahrt: Von Galatz-Braila nach Turn-Severin und sämmtlichen vorgelegenen Stationen: Freitag 8 Uhr Früh. Erste Fahrt am 4. December; Ankunft in Turn-Severin: Sonntag 1 Uhr 30 Min. Nachmittags. — Von Silistria nach Widdin: Dienstag 2 Uhr Früh. Erste Fahrt am 8. December; Ankunft in Widdin Mittwoch 6 Uhr Früh. Von Rustschuk nach Widdin: Dienstag und Freitag 11 Uhr 30 Min. Vormittags. Erste Fahrt am 4. December; Ankunft in Widdin: Mittwoch und Samstag 6 Uhr Früh. — Localschiff: Von Galatz nach Tultscha: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 10 Uhr Vormittags. Erste Fahrt am 1. December. — Von Tultscha nach Galatz: Montag, Mittwoch, Freitag 10 Uhr Vormittags. Erste Fahrt am 2. December.

b) Längs des serbischen Donauufers (im gemischten Personen- und Güterdienste), giltig ab 1. bis 15. December: In der Thalfahrt: Von Belgrad nach Dubrovitza: Sonntag, Montag, Mittwoch, Donnerstag 7 Uhr Früh. Von Belgrad nach Gradiste-Golubatz: Montag und Donnerstag 7 Uhr Früh. Von Golubatz nach Gradiste an den gleichen Tagen nach Beendigung der Manipulation in Golubatz. — In der Bergfahrt: Von Dubrovitza nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Mittwoch, Freitag 11 Uhr Vormittags. Von Golubatz nach Belgrad: Montag und Donnerstag 4 Uhr Nachmittags. Von Gradiste nach Belgrad: Dienstag und Freitag 5 Uhr Früh.

Die Stationen Panesova (Voreontumaz), Grotzka und Ritopek werden nebst Semendria und Dubrovitza zu den vorgenannten Tagen thal- und bergwärts berührt; die Stationen Bäziás und Gradiste hingegen werden thalfahrend nur Montag und Donnerstag, bergfahrend nur Dienstag und Freitag berührt.

c) Auf der Save (im gemischten Personen- und Güterdienste), giltig ab 1. bis 15. December: Von Schabatz nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 7 Uhr Früh. Von Belgrad nach Schabatz: Montag, Mittwoch, Samstag 7 Uhr Früh.

Die Kahnstationen Unka, Ostružnica und die Station Obrenovatz werden an obigen Tagen thal- und bergfahrend berührt.

Die Localfahrten zwischen Semlin-Belgrad und Semlin-Belgrad-Panesova werden, solange es die Witterungsverhältnisse gestatten, fahrplanmässig unterhalten.

Etablissement zur Erzeugung von Schiffsausrüstungsgegenständen in Fiume. (Projectirter Bau.) Mit Unterstützung der kgl. ungarischen Regierung soll in Fiume ein Eisenwerk errichtet werden, welches vornehmlich die Erzeugung von Schiffsschrauben, -Ankern, -Ketten, -Rauchfängen und anderen Schiffbaumaterialien cultiviren wird. Als Bauplatz für dieses vom Schiffbauingenieur Lazarus projectirte Fabriksetablissement wurde ein von der kgl. ungarischen Seebehörde in Fiume kostenfrei angebotenes Grundstück nächst dem Barosshafen in Aussicht genommen.

Gründung einer Seehandelsbank in Fiume. In Fiume ist die Gründung einer in grossem Stil anzulegenden Seehandelsbank im Zuge, an welchem Projecte hervorragende Geldinstitute und Capitalisten betheiligt sind. Das Institut, zu dessen Gunsten auf die Gewährung staatlicher Begünstigungen gerechnet wird, soll sich vornehmlich mit dem Exporte inländischer Producte und dem Importe von Colonialwaaren commissionsweise befassen und auf eigene Kosten für die Erweiterung der Absatzgebietssphäre durch Errichtung von Agenturen und Bestellung von Acquisiteuren an ausländischen Consum- und Productionsplätzen Sorge tragen.

Preussen. (Elbeschiffahrtspolizei.) Der Chef der Elbestrombau-Verwaltung, Oberpräsident der Provinz Sachsen, hat unterm 31. October 1896 eine Bekanntmachung erlassen, wodurch unter Abänderung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1891 bestimmt wird, dass die nach § 9 der Additionalacte zur Elbeschiffahrtsacte vom 13. April 1844 von den Schiffsführern in Ermanglung der Patente beizubringenden Bescheinigungen für diejenigen Fahrzeuge, die ihre Reise nicht auf das preussische Gebiet beschränken, fortan nicht mehr von den Stromaufsichtsorganen, sondern von den Bezirkswasserbau-Inspectoren zu ertheilen sind.

— (Schiffahrtssperre.) Der Regierungspräsident in Potsdam hat unterm 21. October 1896 eine Kundmachung erlassen, wonach für die Schiffahrt und Flösserei gesperrt werden: die Schleusen zu Bischofswerder, Liebenwalde, Malz und die Zergenschleuse für die Zeit vom 15. December 1896 bis zum 31. Jänner 1897, die Schleusen zu Stecher, Ragöse und Eberswalde für die Zeit vom 15. December 1896 bis zum 15. März 1897, doch kann, falls die Arbeiten es zulassen, die Sperre für diese Schleusen auf die Zeit bis zum 1. März 1897 beschränkt werden; die Schleuse zu Rathenow für die Zeit vom 1. Jänner 1897 bis zum 15. Februar 1897; die Redlitzer Brücke und die Wernsdorfer Schleuse für die Zeit vom 1. Jänner bis zum 1. März 1897. Falls jedoch der Eisstand vor dem 1. Jänner eintritt, wird die Sperre der Redlitzer Brücke früher beginnen und dem-

gemäss auch früher aufhören; ebenso wird, wenn die Arbeiten es gestatten, die Speere der Wernsdorfer Schleuse im Oder-Spree-Canale früher als am 1. März 1897 aufgehoben. Der Friedrich Wilhelms-Canal endlich soll vom 1. Jänner bis zum 31. März 1897 in der Strecke Schlaubehammer—Brieskow gesperrt werden, doch wird auch diese Sperre früher aufgehoben, falls die Arbeiten es gestatten.

Ulm. (Donauschiffahrtsverkehr im Jahre 1895.) Laut des Jahresberichtes der Handels- und Gewerbekammer in Württemberg für das Jahr 1895 sind im Berichtsjahre in der Thalfahrt von Ulm abgegangen: 9 Zillen (gegen 15 in 1894), und zwar: 1 Zille mit 3600 Doppelcentner, 1 mit 3400 Doppelcentner, 3 à 2600 Doppelctr., 2 à 1600 Doppelctr. und 2 à 1000 Doppelctr. Tragfähigkeit. Das Gesammtgewicht der in Ulm verladenen Mengen betrug 9195 Doppelctr. (gegen 17.606 in 1894). Der Waarenverkehr auf der Donau im Jahre 1895 hat daher um 8411 Doppelctr. abgenommen. Diese Abnahme hat ihren Hauptgrund darin, dass die Schiffahrt der lang anhaltenden Kälte wegen einen ganzen Monat später als gewöhnlich eröffnet werden konnte und wegen ausnahmsweise niederen Wasserstandes volle zwei Monate früher als gewöhnlich geschlossen werden musste. Die Bestimmungsorte der in den 9 Zillen verladenen Waaren waren: Passau mit 144 Doppelctr., Ingolstadt mit 21 Doppelctr., Regensburg mit 158 Doppelctr., Linz mit 25 Doppelctr., Wien mit 3528 Doppelctr., Pressburg mit 3213 Doppelctr., Donauwörth mit 6 Doppelctr., Straubing mit 41 Doppelctr., Deggendorf mit 29 Doppelctr., Vilshofen mit 21 Doppelctr., Kehlheim mit 9 Doppelctr. und Budapest mit 2000 Doppelctr. Von den 9 abgegangenen Zillen fuhren 4 nach Wien, 1 nach Budapest, 2 nach Pressburg, 2 Lichterschiffe nach Regensburg. Auf der Iller kamen 1895 an: 996 Flösse mit einem Gesammtbestande von 84.802 Doppelctr. (gegen 1117 mit 95.032 in 1894). Von dem Gesammtbestande der Flösse treffen 42.402 Doppelctr. auf Stämme, 31.800 Doppelctr. auf Schnittwaaren, 10.600 Doppelctr. auf Scheiter. Von Flössen, welche Ulm passirten, ohne anzulegen, sind 358 (gegen 306 in 1894) zu verzeichnen. Von dem Gesammtbestande der Flösse per 38.301 Doppelctr. (gegen 32.742 in 1894) treffen auf Stämme 23.270 Doppelctr., auf Schnittwaaren 15.031 Doppelctr.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10·06 km lange Strecke Georgenthal-Friedrichroda der kgl. Eisenbahndirection Erfurt ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die am 26. October dem öffentlichen Verkehr übergebene 15·49 km lange Theilstrecke Ebern—Maroldsweisach der im Betriebe der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen stehenden Localbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Statistische Nachrichten über die im Berichtsjahre 1895 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.) Dieselben sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Theilnahme der Bentheimer Kreisbahn an den Einrichtungen des Vereines.) Auf die genannte Kreisbahn werden die Vereinseinrichtungen nach Massgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung finden.

— (Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle.) Von der diesjährigen Vereinsversammlung ist zu Nr. IV der Tagesordnung beschlossen worden, den Artikel 3 des Uebereinkommens, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereines, durch folgende, als 3. Absatz einzufügende Bestimmung zu ergänzen:

„Bei Ueberschreitung der festgesetzten Zahlungsfrist (vergl. § 6 der Ausführungsbestimmungen) sind vier vom Hundert Verzugszinsen zu vergüten."

Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist dieser Beschluss bindend geworden.

— (Uebereinkommen über den Dienst-Telegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereines.) Zu dem vorgenannten Uebereinkommen ist der Nachtrag I erschienen und an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Dienst-telegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereines beigetretenen Verwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXXIII. Stückes.) Das am 16. November herausgegebene CCXXXIII. Stück enthält unter

Nr. 2679: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. November 1896, Z. 107.284, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCXXXIV. Stückes.) Das am 17. November herausgegebene CCXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2680: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. November 1896, Z. 21.846, betreffend Aufhebung der über die Gerichtsbezirke Jablunkau und Schwarzwasser verhängten Viehverkehrsbeschränkungen.

Nr. 2681: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. November 1896, Z. 22.094, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2682: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 31. October 1896, Z. 140.279/I, betreffend Aufhebung der über den Expositursbereich Grahovo verhängten Sperrverfügungen.

Nr. 2683: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 30. October 1896, Z. 141.896/I, betreffend Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des CCXXXV. Stückes.) Das am 18. November herausgegebene CCXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2684: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 8. November 1896, Z. 30.050 IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus den croatisch-slavonischen Comitaten Warasdin und Belovar-Križevac.

Nr. 2685: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. November 1896, Z. 184.386, betreffend Einschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2686: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 17. November 1896, Z. 22.395, betreffend Beschränkungen in der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 2687: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 15. November 1896, Z. 43.100, betreffend Beschränkung des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2688: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 15. November 1896, Z. 14.962, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Kärnten.

— (Inhalt des CCXXXVI. Stückes.) Das am 19. November herausgegebene CCXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2689: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. November 1896, Z. 13.589, betreffend den Viehverkehr mit Oberösterreich.

Nr. 2690: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 16. November 1896, Z. 34.285, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2691: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 16. November 1896, Z. 32.201, betreffend Viehverkehrsbeschränkungen gegenüber Ungarn und Croatien-Slavonien.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. November dem Capitän erster Classe der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, Peter Mersa, das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem k. k. Bezirkshauptmann Adolf Heinz in Beneschau die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobříš übertragen. [E.-M.-Z. 11.493/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Ausnahmetarifes Nr. 24 für die Beförderung von Gütern aller Art in Wagenladungen.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 wird in den Tarif, Theil II, Heft Nr. 2, vom 1. October 1895 der nachstehend bezeichnete Ausnahmetarif aufgenommen:

„Ausnahmetarif Nr. 24 für die Beförderung von Gütern aller Art in Wagenladungen als Frachtgut für Sendungen

1. der Artikel der Stückgutclasse I (auch sperrige Güter) oder der als Stückgut auf die Umexpedition an der Grenze verwiesenen Artikel mit Ausnahme der explosiven Gegenstände (vergl. Theil I, Abtheilung B unter I/c, § 13), oder
2. zusammengesetzt aus den unter 1. bezeichneten Artikeln, oder
3. zusammengesetzt aus den unter 1. bezeichneten Artikeln und solchen der Stückgutclasse II

kommen, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Frachtberechnung sich billiger stellt und sofern nicht dem Zusammenladen reglementarische Bestimmungen entgegenstehen,

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief die Frachtsätze der Wagenladungsclasse C 1,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief die Frachtsätze der Wagenladungsclasse C 2

zur Anwendung.

Das Auf- und Abladen in den ungarischen Stationen ist von der Partei auf eigene Kosten zu besorgen.

(Die Bestimmung in Theil I, Abtheilung B, § 6, der allgemeinen Tarifvorschriften [Anmerkung 3], laut welcher Sendungen der Artikel der Stückgutclasse I und aus Artikeln der Stückgutclassen I und II zusammengesetzte Sendungen bei Aufgabe in Wagenladungen zu 5000 und 10.000 kg auf Umexpedition in den Grenzstationen verwiesen sind, entfällt im Geltungsbereiche des gegenwärtigen Ausnahmetarifes).“

Wien, am 17. November 1896. [851]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883.

Schliessung und Eröffnung von Stationen.

Die Station Veenenburg der Holländischen Eisenbahn ist seit 1. October 1896 für den Güterverkehr geschlossen.

An deren Stelle sind die Stationen Hillegom und Libse der Holländischen Bahn mit den Frachtsätzen der geschlossenen Station Veenenburg in den Tarif einbezogen.

Wien, am 17. November 1896. [852]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverband über Hoek van Holland oder Rotterdam—Harwich und Vlissingen—Queenboro.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft G, für den obgenannten Verkehr zur Einführung, welcher geänderte Tarifpreise und Gepäckstaxen, sowie neu redigirte Bestimmungen enthält.

Durch diesen Tarif wird der Tarif Theil II, Heft 9, vom 1. Juni 1894 aufgehoben.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 50 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. November 1896. [853]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarifhefte V.

Am 1. December 1896 tritt der Nachtrag VIII zu Tarifheft V vom 20. August 1880 für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen die Einführung und Aufhebung von Frachtsätzen und hauptsächlich einen neuen Ausnahmetarif Nr. 37 für die Beförderung von Düngemitteln.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 18. November 1896. [854]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem am 1. November 1896 zur Einführung gelangten Tarife für den obbezeichneten Verkehr sind die Frachtsätze der Stationen Namiescht, Olmütz-Stadt und Přikaz bei den Grubenstationen 37—45 auf den Seiten 42 und 43 verdruckt.

Es erfolgt sonach mit sofortiger Giltigkeit eine Berichtigung dahin, dass im Verkehre mit den Grubenstationen 37—45

Namiescht die Frachtsätze von Přikaz,
Olmütz-Stadt „ „ „ Namiescht,
Přikaz „ „ „ Olmütz-Stadt

erhält.

Wien, am 17. November 1896. [855]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäckverkehr.

Einführung einer neuen Relation.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 gelangt im Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischen Personen- und Gepäckverkehr über Aschaffenburg eine directe Abfertigung von Personen und Reisegepäck von Essen nach Wien mit nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von Essen nach	Einfache Fahrt		Rückfahrkarten		Gepäcksfracht für 10 kg		Giltigkeitsdauer für	
	I. Classe	II. Classe	I. Classe	II. Classe	Gesammtgewicht	Uebergewicht	einfache Fahrt	Rückfahrt
	Mark						Tage	
Wien	96·90	67·20	159·40	106·40	2·46	1·77	7	12

Wien, am 17. November 1896. [856]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Bozen - Meraner Bahn.

Einführung a) directer Schnellzug-Fahrkarten I. Classe für einfache Fahrt zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Station Meran der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn andererseits, ferner zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Transit der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Meran der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn andererseits; b) directer Rückfahrkarten I. Classe, 60 Tage giltig bei allen fahrplanmässigen Zügen zwischen der Station Wien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Meran der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn über Leoben—Villach andererseits.

Ab 21. November gelangen folgende Fahrpreise zur Einführung:

Nach oder von	via	St. Michael	Glandorf	Villach	Lienz	Toblach	Bruneck	Franzensfeste	Brixen	Bozen-Gries	Meran
		Kronen österr. Währung einschliesslich Stempel									
A. Für einfache Schnellzug-Fahrkarten I. Classe.											
Wien Südbahnhof	Leoben—Villach	.	36·54	.	.	.	.	.	.	.	.
Wr. Neustadt		17·90	30·74	.	46·08	50·98	52·88	56·78	58·08	62·68	65·96
Gloggnitz		15·60	28·44	33·68	43·78	48·68	50·58	54·48	55·78	60·38	63·66
Semmering		10·90	23·74	.	39·08	43·98	45·88	49·78	51·08	55·68	58·96
Mürzzuschlag		8.60	21·44	26·68	36·78	41·68	43·58	47·48	48·78	53·38	56·66
Bruck a. d. Mur		.	16·74	.	.	.	.	42·78	44·08	.	51·96
Leoben	Villach	.	.	.	30·38	35·28	37·18	41·08	42·38	46·98	50·26
St. Michael		.	.	.	29·34	34·24	36·14	40·04	41·34	45·94	49·22
Glandorf		.	.	.	16·56	21·46	23·36	27·26	28·56	33·16	36·44
B. Für Rückfahrkarten I. Classe, 60 Tage giltig bei allen fahrplanmässigen Zügen.											
Wien Südbahnhof	Leoben—Villach	.	.	.	.	.	.	.	.	.	86·20

Wien, am 12. November 1896. [857]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aenderung von Fahrpreisen auf der Localbahn Wels-Aschach a. d. Donau.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangen an Stelle der in dem Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen vom 1. Jänner 1895 für die Relationen Wels-Haiding, Wels-Puchberg und Puchberg-Haiding der Localbahn Wels-Aschach a. d. Donau enthaltenen Fahrpreise nachstehende Fahrpreise zur Einführung, und zwar:

				II. Cl.	III. Cl.
				Heller	
von Wels	nach	Haiding	oder umgekehrt	46	26
„ „	„	Puchberg			
„ Puchberg	„	Haiding			

Gleichzeitig gelangen mit der Einführung der vorstehenden Fahrpreise die in dem obgenannten Tarife für die bezeichneten Relationen angeführten Tour- und Retour-Fahrkartenpreise zur Aufhebung.

Wien, am 19. November 1896. [858]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Bielitz.

Wegen Ueberfüllung der Lagerplätze in Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Parteien wird auf Grund des § 69, Absatz 7, des Betriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums ddto. 11. November 1896, Z. 4880/III, die tarifmässige lagergeldfreie Frist für ankommende, im Freien abzulagernde Frachtgüter in der Station Bielitz vom Kundmachungstage bis auf Weiteres auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 19. November 1896. [859]

Sonstige Nachrichten.

Frankfurt a. M. u. s. w.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einbeziehung der Station Salzburg in den Ausnahmetarif Nr. 6.) Mit Wirksamkeit vom 3. November 1896 ist die Station Salzburg in den Ausnahmetarif Nr. 6 (für Palmkernöl und Cocosöl) mit nachfolgenden Frachtsätzen einbezogen worden:

Von	Nach Salzburg Frachtsätze für 100 kg in Mark
Frankfurt a. M.	2·51
Frankfurt a. M.-Sachsenhausen	2·51
Gustasburg	2·62
Kastel Ort	2·67
Kastel Hafen	2·64
Ludwigshafen a. Rh.	2·44
Mainz C.-B.	2·68
Mainz Hafen	2·64
Mannheim Bad. B.	2·38
Mannheim Neckarvorstadt	2·44

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V.S.B.) vom 1. August 1895. (Einbeziehung der Station Feucht.) Mit Wirksamkeit ab 10. November 1896 ist die Statian Feucht mit nachstehenden Frachtsätzen in die Schnitttafel A des Ausnahmetarifes Nr. 1 (für Holz) auf Seite 78 des Tarifes einbezogen worden:

Nach Lindau trans. von	a	b	c
	Centimes für 100 kg		
Feucht	114		105

Auf Seite 115 des Tarifes ist der Stationsname mit einer Entfernung von 317 km zu ergänzen.

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Nachtrag XI vom 15. November 1896 zum **Gebührentarife** vom 1. März 1890 für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Giltig vom 1. December 1896.

B) Specialtarif.

Ein- und Auslagerungsgebühren

	per 100 kg in ö. W.
für **Einlagerung** von per Achse zugeführtem **Mehl** in Säcken	1 kr.
„ **Auslagerung** „ „ „ abgeführtem „ „ „	1 kr.

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

Kataloge gratis und franco.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1994	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn,**		K a r t o f f e l n	Granica translto (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn	Chyhi	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	K r e u z e r			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Pruchna				20·5	13·6	6·9			
					Petrowitz				21·9	15·9	6·0			
					Bielitz				23·6	19·3	4·3			
					Lodygowice				19·9	12·6	7·3			
					Sayhusch-Zablocie				22·2	16·5	5·7			
					Lobnitz				23·1	18·0	5·1			
					Ernsdorf				21·1	14·6	6·5			
					Grodzietz				21·6	15·4	6·2			
					Pogorsch				22·2	16·5	5·7			
					Skotschau				22·8	17·5	5·3			
					Golleschau				23·4	18·5	4·9			
					Roppitz				24·2	20·1	4·1			
					Hnojnik				26·4	23·7	2·7			
					Dobrau				27·6	24·9	2·7			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				29·0	26·5	2·5			
					Seibersdorf				29·7	27·3	2·4			
					Hruschau				22·8	17·5	5·3			
					M.-Ostrau				26·7	19·5	7·2			
					Schönbrunn				27·0	19·7	7·3			
					Oswięcim				27·8	21·0	6·8			
					Jawiszowice				14·5	6·8	7·7			
					Dzieditz				16·6	12·8	3·8			
					Oderberg				18·3	9·2	9·1			
					Troppau K.F.N.B.				25·7	17·4	8·3			
					Friedland K.F.N.B.				31·6	18·6	13·0			
					Teschen K.F.N.B. loco				31·1	29·1	2·0			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Dombrau)				26·0	23·2	2·8			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Karwin)				26·0	15·4	10·6			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Lonkau)				26·0	16·1	9·9			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Trzynietz)				26·0	17·2	8·8			
					Fulnek				39·1	19·0	7·0			
										36·3	2·8			
1995	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Kubin Dunapart	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze		108 kr.	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		
					Simmering									
					Floridsdorf									
					Stadlau									
					Wien Lagerhaus						110 kr.			
					Wien Praterqual									
					Marchegg						108 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1996	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Position H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österr. und ungar. Eisenbahnen	Czernowitz Dolina Hadikfalva Hatna Hlihoka Lawoczne Samhor Skole Stanislau Stryj Wygoda	Bregenz transit, Lindau transit, St. Margrethen transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. December 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 178 160 184 185 181 163 149 160 166 156 164		Im Kartirungswege		
				Czernowitz Dolina Hadikfalva Hatna Hliboka Lawoczne Samhor Skole Stanislau Stryj Wygoda	Buchs transit					176 158 182 184 179 161 147 158 164 154 162				

Diese Frachtsätze finden Anwendung:

a) Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau gelegenen schweizerischen Stationen und weiter.

b) Auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, St. Margrethen oder Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden.

Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit oder Lindau transit zu lauten.

1997	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenwaaren und Schnittholz	Nenberg	Mürzzuschlag	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Südbahn bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	0·158 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Schnittholz	Stationen der Strecke Unter-Drauburg—Wolfsberg	Unter-Drauburg									
1998	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzpapierstoff der Position H—29 Abfallwasser von der Cellulose-fabrikation der Position A—2 des Tarifes, Theil I	Zwischenwässern	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	18 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1999	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Tabak und Tabakfabrikate als Frachtgut	Zwittau St.E.G.	Polička	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	18 kr. ö. W.	15 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2000	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle der Position K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zuczka transit	Bojan	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	14 kr. ö. W.	9 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2001	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rohzucker als Frachtgut	Barzdorf	Wawrowitz Zuckerfabrik	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif		36 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
34	122 vom 24. October 1896	1681 und 1682	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen etc. und die hieraus erzeugten Mahlproducte, ferner Malz	diversen Südbahnstationen	diversen Südbahnstationen	In der Rubrik 6 (Bedingungen) hat es zu Anfang des Textes statt: „Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen“ richtig zu lauten: „Für Mahlproducte, bezw. Malz in jedem Gewichte; für Weizen, Buchweizen etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen.“ Ab 1. Jänner 1897	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 135. Wien, 24. November 1896. IX. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Donau-Regulirungs-Commission. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. November 1896, Z. 14.269/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 4. November 1896 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport ersucht worden, die am 19. October d. J. eröffnete Zweigbahn Pancsova — Pancsova-Temesufer der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Pancsova-Petrovoszello in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstehenden Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung in der Liste ist nicht erforderlich, da die Localbahn Pancsova-Petrovoszello in derselben unter w^2 der von der ungarischen Staatsverwaltung betriebenen Linien bereits aufgenommen ist. Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Hievon hat das genannte Centralamt gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. November 1896 Mittheilung gemacht.

Wien, am 17. November 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit Locomotivbetrieb in der Stadt Budweis vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahn über den Marienplatz zum neuen Communalfriedhofe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Budweis die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit Locomotivbetrieb in der Stadt Budweis vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahn über den Marienplatz zum neuen Communalfriedhofe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. November 1896. Z. 12.968/I.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Art und Weise der Durchführung der Donau-Regulirungsbauten, sowie über die Gebahrung mit dem Donau-Regulirungsfonds im Jahre 1895.

II.

Strecke Albern—Theben (41 km).

A. Erhaltungsbauten kamen nachstehende zur Ausführung: die Grundwurfergänzung und Reparaturen in der Tarifstrecke XI, Pflasterreparaturen in der Tarifstrecke XV, die Reparatur des Streifplatzes bei Wildungsmauer, die Wurfergänzung und Reparatur an der Kopfstätterau, sowie am Pankrazhaufen und am Alsterhaufen-Leitwerke, die Reparatur des Herrgottshaufen-Leitwerkes, die Ausbesserung der Hochwasserschäden am Wassergraben längs des Fischamender Schutzdammes, sowie an der Berme des Marchfeldschutzdammes in der Strecke Schönau—Orth, die Verdichtung des Inundationsdammes nächst Orth, die Reparatur der Mühlschütteltraverse und der Traverse über das Stopfenreiter Wasser, die Baggerung an der Fischamündung und verschiedene Holzarbeiten.

Der Unterlauf der auch im strengsten Winter nur selten zufrierenden Fischa bildet einen sehr geräumigen und bequemen Schutzhafen, in dem insbesondere die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einen grossen Theil ihres Schiffsparkes überwintern lässt, aber auch Fahrzeuge anderer Unternehmungen gegen Entrichtung eines gewissen Betrages an die Besitzerin des Hafens, die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Schutz und Zuflucht finden. Um nun bei Beginn des Eisrinnens und bei Einstellung der Schiffahrt, die beide gewöhnlich bei sehr niederen Wasserständen eintreten, die ungehinderte Remorquirung der oft noch beladenen Schleppschiffe, sowie überhaupt die Einfahrt der tiefer gehenden Fahrzeuge zu ermöglichen, muss zeitweise eine gründliche Baggerung an der Fischamündung vorgenommen werden, eine Nothwendigkeit, die sich auch im Jahre 1895 ergab.

B. Neubauten wurden folgende ausgeführt: die Versicherung des Bruchufers hinter dem Buchenauer Leitwerke nebst der Herstellung der Traversen am Hirschenhaufen und Binngraben, Traversen von der Gstätte bei Maria Ellend zum Stritthaufen, die Herstellung eines Regulirungsbaues am Ellender Haufen.

Unmittelbar oberhalb Fischamend befinden sich am rechten Donauufer eine abgebaute Ueberbreite und ehemalige kleine, jetzt abgebaute Seitenarme, deren Ufer durch das Hochwasser theilweise zerstört wurden. Der Umstand, dass die Abholzungsgrenze am rechten Donauufer in unmittelbarer Nähe der gefährdeten Stellen vorüberführt und damit beim Abgange des Eisstosses ein gänzliches Durchreissen der zwischen der Ueberbreite und diesen Wasserläufen liegenden Landstrecken und des über dieselben führenden Verbindungsweges besorgen liess, veranlasste die Gemeinde Fischamend, an die Donau-Regulirungs-Commission mit dem Ansuchen um Abhilfe heranzutreten. Demzufolge und da bei Eintritt des befürchteten Ereignisses bei höherem Wasserstande möglicherweise ein fliessendes, bis an den Fuss des Schutzdammes heranreichendes Gewässer entstehen und denselben arg gefährden könnte, ordnete die Commission die Versicherung der abgebrochenen Uferstelle und die Herstellung zweier Traversen an jenen Stellen an, wo ein solcher Durchbruch zu befürchten war. Durch diese, einen Betrag von 4387 fl. 56 kr. erfordernde Ausführung wurde gleichzeitig die Verbindung zwischem dem Hinterlande und dem Hirschenhaufen gesichert.

Zunächst der Fischamündung spaltet sich der Donaustrom seit jeher in mehrere Arme, wodurch die Anhäufung von Geschiebe in einer Weise begünstigt wird, dass selbst in dem zur Schiffahrt geeignetsten Hauptarme eine mächtige Berme entstand, welche schon bei mittleren Mittelwässern den Verkehr wesentlich beeinträchtigte und auch durch umfassende Baggerungen nur für verhältnissmässig kurze Zeit beseitigt werden konnte. In der Erkenntniss, dass hier nur durch die stete Einwirkung der concentrirten Stromkraft dauernd Abhilfe geschaffen werden könne, wurde der Abbau der sämmtlichen, auf der linken Seite vom Strome abzweigenden Arme durch einen Abschlussbau und ein Leitwerk schon im ursprünglichen Projecte vorgesehen. Dieser Bau sollte sich von dem gegenüber der Fischamündung liegenden Hirschensprung über den Ellender und Antenhaufen in einer Länge von 2966 m gegen das bestehende feste Ufer zunächst dem Orther Uferhause erstrecken. Bereits im Jahre 1885 wurde mit der Ausführung des Baues durch Herstellung des Hirschensprung-Leitwerkes auf 513·2 m Länge begonnen. In den Jahren 1889 und 1890 wurde sodann der stromabwärtige Theil des Objectes auf 1526·2 m Länge hergestellt, so dass nur mehr in der Mitte zwischen den beiden Bautheilen eine Strecke von 926·6 m frei blieb. Die Ausführung dieses Mittelstückes konnte im Hinblicke auf andere dringendere Bauten bisher nicht bewerkstelligt werden. Da jedoch der Ellender Haufen, über welchen die Trasse des Mittelstückes führt, am stromaufwärtigen Ende theilweise abzubrechen begann, erwies sich eine sofortige Vorkehrung als unvermeidlich. Es wurde daher ein 135·8 m langes Werk zur Verhinderung eines weiteren Einbruches bis hinter die Trasse hergestellt.

Abgesehen von den erwähnten Bauten wurden in der Strecke Albern—Theben ausgeführt: die Rechenbaggerungen bei Orth und zunächst des Alberhaufens zur Freihaltung der Naufahrt, die Reparatur der Russbachbrücke zur Aufrechthaltung des Gegenzuges unterhalb Hainburg, die Herstellung von Pegeln und von Stiegen bei letzteren am Inundationsdamm und am Stromufer.

Fondsgebahrung.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1895 betrugen einschliesslich des aus dem Vorjahre verbliebenen Cassarestes von 19.730 fl. 27½ kr. 2,974.723 fl. 08 kr., die Gesammtausgaben 2,943.469 fl. 40 kr. Mit Ende December verblieb daher eine Baarschaft von 31.253 fl. 68 kr. Die eigenen Brutto-Einnahmen des Fonds betrugen 1895: 506.661 fl. 92½ kr., und zwar Erlös aus Baugründen 339.528 fl. 63 kr., Kaufschillings-Interessen 35.493 fl. 39 kr., Mieth- und Pachtzinsen 129.498 fl. 40½ kr., verschiedene Eingänge 2141 fl. 50 kr. In den Jahren 1882—1895 betrugen die Fondseinnahmen 6,404.088 fl. 50½ kr.

Aus den eigenen Einnahmen des Fonds im Jahre 1895 per 506.661 fl. 92½ kr. zuzüglich des Ueberschusses an solchen Einnahmen im Jahre 1894 per 78.325 fl. 62½ kr. wurden zunächst folgende Ausgaben des Berichtsjahres bestritten: die Steuern mit 2679 fl. 22 kr., die Erhaltungskosten der Kaiser Franz Josef-Brücke mit 3761 fl. 73 kr., Parcellirungs- und Anschüttungs-Auslagen mit 158.472 fl. 98 kr., Auslagen für die Quaistrasse mit 51 fl. 40 kr., Auslagen für die Baggerung an den

Landungsplätzen mit 1796 fl. 99 kr. und die zufolge Beschlusses der Donau-Regulirungs-Commission vom 29. August 1895 von 6000 fl. auf 11.000 fl. erhöhte Regiequote, zusammen 177.762 fl. 32 kr. Demgemäss betragen die Netto-Einnahmen des Fonds 407.225 fl. 23 kr. und verbleiben sonach nach weiterem Abzug der 300.000 fl., auf welche die drei in der Commission vertretenen Curien zu Gunsten der Donau-Regulirung verzichten, 107.225 fl. 23 kr. Ueberschuss, welche vorbehaltlich der seinerzeitigen Abrechnung hinsichtlich der als Einnahmen aus dem Donau-Regulirungs-Fonds-Besitze verrechneten Activzinsen für Baugelder in den Jahren 1882—1894 den drei Curien zu gleichen Theilen zufallen.

An sonstigen Activen des Donau-Regulirungs-Fonds bestanden mit Ende des Jahres 1895:

I. die Baugründe am rechten Ufer der Donau in Wien oberhalb der Stadlauerbrücke, und zwar parcellirte Gründe, einschliesslich der noch nicht genehmigten, aber bereits beantragten Parcellirung 292.716·8 Quadratklafter, nicht parcellirte Gründe nach Abzug von 40 pCt. der Fläche für öffentliche Strassen und Plätze 57.261 Quadratklafter, disponible Landungsplätze 38.046 Quadratklafter, Bäder 14.282 Quadratklafter, öffentliche Landungsplätze 19.602 Quadratklafter, öffentliche Zugänge 1731 Quadratklafter, verpachtete Landungsplätze 73.356 Quadratklafter, zusammen 496.994·8 Quadratklafter, abzüglich der ertraglosen Flächen per 35.615 Quadratklafter mit einer Bewerthung von 8,112.857 fl.;

II. die Baugründe am linken Ufer, und zwar parcellirte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen 25.337·43 Quadratklafter, parcellirte Baustellen und Gruppen nächst Floridsdorf 1663 Quadratklafter, nicht parcellirte Gründe bei den Kaisermühlen 1475 Quadratklafter, nicht parcellirte Baugründe in Floridsdorf 54.056 Quadratklafter, sonach zusammen 82.531·43 Quadratklafter im Werthe von zusammen 437.375 fl. 44 kr.;

III. das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke im Gesammtausmasse von 539.548 Quadratklafter, bestehend aus dem Terrain der Schiffmühlenplätze per 29.600 Quadratklafter, den öffentlichen Landungsplätzen per 9378 Quadratklafter, den öffentlichen Zugängen per 296 Quadratklafter, den verfügbaren Landungsplätzen per 4399 Quadratklafter, dem Hinterlande der öffentlichen Landungsplätze mit 9899 Quadratklafter, dem sonstigen Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke bei Kaiser-Ebersdorf 458.976 Quadratklafter. Abzüglich der keinen Ertrag gebenden Flächen per zusammen 209.674 Quadratklafter verbleiben sonach 329.874 Quadratklafter im Werthe von 989.622 fl.;

IV. das Inundationsterrain mit einer Fläche von 1349 Joch 881 Quadratklafter in dem aus der Capitalisirung des gegenwärtigen Erträgnisses für Grasnutzung, Jagdpacht und Weidengewinnung von rund 3000 fl. zu 4 pCt. sich ergebenden Werthe von 75.000 fl.;

V. das Terrain des alten Donaustromes im Umfange von 463 Joch 1094 Quadratklafter, dessen Werth sich bei Capitalisirung des gegenwärtigen Erträgnisses von 24.950 fl. Eispachtzins und 1000 fl. Pachtzins für Gondelfahrten auf 648.750 fl. stellt;

VI. die Kaiser Franz Josef-Brücke im Baukostenbetrage von 2,449.410 fl.;

VII. das Haus des Donau-Regulirungs-Fonds am Erzherzog Carl-Platze im Bauwerthe von 72.000 fl.;

VIII. der Werth der Bauhütten, Inventargegenstände und der Bibliothek mit 18.970 fl.;

IX. die Forderungen des Donau-Regulirungs-Fonds an rückständigen und bedungenen, künftig fällig werdenden Grundkaufschillingen, an rückständigen Zinsen von solchen Kaufschillingen, an rückständigen Mieth- und Pachtzinsen einschliesslich des Cassarestes 939.964 fl. 39 kr.

Die Gesammtsumme der Activen ergibt sonach einen Betrag von 13,743.948 fl. 33 kr.

An Grundstücken wurden verkauft im Jahre 1895 insgesammt 17.421·76 Quadratklafter, und zwar: die Einlage Z. 2939 an den Stadterweiterungsfonds zum Baue einer Artilleriekaserne mit 11.266·56 Qudratklafter, Baustelle Nr. 8 der Gruppe XXIII B mit 216 Quadratklafter, Baustelle Nr. 7 der Gruppe XXIII mit 216 Quadratklafter, Baustellen 8 und 10 der Gruppe XII E mit 348·26 Quadratklafter, Baustellen 1, 8, 9, 10, 11 und 13 der Baugruppe X F mit 1813·15 Quadratklafter, Baustelle 11 der Gruppe XX C mit 236·73 Quadratklafter, Baustelle 9 der Gruppe XX C mit 288·09 Quadratklafter, Baustellen 3 und 4 der Gruppe XII G mit 439·82 Quadratklafter, Baustelle 10 der Gruppe XX C mit 194·67 Quadratklafter, Baustellen 11 und 12 der Gruppe XI G mit 238·36 Quadratklafter, Baustellen 7—13 der Gruppe XX B mit 1376·83 Quadratklafter, Baustelle 16 der Baugruppe XX B mit 195·96 Quadratklafter und Baustellen 4 und 5 der Gruppe XX C mit 357·33 Quadratklafter.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 18. November wird die Verhandlung über den Voranschlag des Handelsministeriums bei dem Capitel „Centrale" fortgesetzt.

Abg Dr. Rutowski bespricht die Canalfrage und befürwortet den Bau des Donau-Oder-Canals. Es wäre eine Täuschung, zu glauben, dass Oesterreich in dieser Epoche den Bau zweier so enormer Wasserwege in Angriff nehmen könne. Die Wahl falle der Regierung schwer, weil jedes von den zwei grossen Projecten eine Gruppe von Ländern bevortheile. Der Elbe-Moldau-Donau-Canal fördere die Interessen Böhmens und Niederösterreichs, sowie der ungarischen Landwirthschaft, der Donau-Oder-Canal aber sei von eminenter Wichtigkeit für nahezu alle Kronländer, überdies sei er leichter ausführbar und weit rentabler. Redner bespricht die Ausführbarkeit der Weichsel-Dujester-Verbindung, sowie die Regulirung des Dnjester im oberen Laufe.

Abg. Dr. Kaizl bespricht die Verhältnisse der Triester Lagerhäuser und fragt, ob angesichts des Niederganges des Triester Handels das Budget im Jahre 1896 eingehalten werden konnte.

Abg. Dr. Fux hebt hervor, dass Triest eine zweite Eisenbahnverbindung mit den nördlichen Ländern bekommen müsse, ebenso müsse der Donau-Oder-Canal gebaut werden. An der Rentabilität sei nicht zu zweifeln, auch mit Rücksicht auf die seinerzeitige Einlösung der Nordbahn. Der Herr Handesminister, dem Alle das grösste Vertrauen entgegenbringen, möge endlich an die Lösung dieser grossen Aufgabe schreiten. Er werde damit dem Vaterlande den allergrössten Dienst erweisen.

Abg. Dr. Haase sagt, dass die Bedeutung des Donau-Oder-Canals nicht oft genug betont und befürwortet werden könne,

damit er endlich zur Ausführung gelange. Der Herr Handelsminister habe gestern über die Wasserstrassen in dankenswerther Weise ein klares Bild entworfen, aber er habe nicht angedeutet, welches der Projecte ihm sympathisch sei und welches er zu fördern bereit wäre. Redner verwies auf das Interesse, welches das Capital an der Sache zu nehmen anfange. Es werden zur Durchführung französische, belgische, englische Gelder zur Verfügung stehen. Er würde jedoch wünschen, dass der Staat selbst den Bau in die Hand nehme und der Handelsminister dabei eine starke Hand beweisen möchte.

Abg. Lupul betonte die grosse Wichtigkeit und Bedeutung der Eröffnung der Wasserwege in Oesterreich und schloss sich den ausgesprochenen Anschauungen über den Bau des Donau-Oder-Canals an.

Abg. Ritter von Stalitz wendet sich gegen eine Aeusserung des Abg. Dr. Kaizl, der von einem Rückgange des Handels in Triest gesprochen und dabei bemerkt habe, Triest müsse sich darauf gefasst machen, ein Hafen sechsten oder siebenten Ranges zu werden und zu bleiben. Der Abg. Dr. Kaizl scheine nicht zu wissen, von welcher wirthschaftlichen Bedeutung der Besitz der Seeküste für den Staat sei und dass daher die Entwicklung und die Hebung Triests eine Frage von gesammtstaatlichem Interesse sei, für welche die Regierung sich mit aller Kraft einsetzen müsse. Wenn die Triester Frage mit jener des Donau-Oder-Canals in Verbindung gebracht wurde, müsse Redner daran erinnern, dass, falls diese Wasserwege eröffnet würden, bevor man Triest die Concurrenz nach dem Osten ermöglicht, dies geradezu der Todesstreich sein würde, den man unserem einzigen See-Emporium an der Adria versetzen würde. Redner legte diese Erwägung dem Herrn Handelsminister ans Herz.

Abg. Dr. Menger bemerkte in Bezug auf die Triester Frage, dass er damit einverstanden sei, dass der Staat sich für die Entwicklung Triests einsetze, und dass es anzuerkennen sei, dass derselbe durch die Uebernahme der Lagerhäuser, durch die Differentialzölle zu Gunsten Triests, endlich durch die Anlage mehrerer Fabriken daselbst sehr Erhebliches geleistet habe. Bezüglich der Canalbauten bemerkte Redner, dass die Herstellung des Donau-Oder- und des Donau-Elbe-Canals eine der grössten wirthschaftlichen Actionen wäre, welche in diesem Jahrhundert in Oesterreich ausgeführt wurden. Wien würden, wenn die Canäle nur in gehörigen Dimensionen erbaut werden, Handelswege eröffnet werden, welche dieser Stadt bisher verschlossen waren.

Abg. Dr. Kaizl constatirte gegenüber dem Abg. Ritter von Stalitz, dass er gegen Triest keine Animosität, weder jetzt noch früher geäussert, sondern blos bemerkt habe, dass die Erbauung der nördlichen grossen Canäle Triest sehr schwer schädigen müsse und dass Triest unter den europäischen Häfen jetzt thatsächlich die neunzehnte Stelle einnimmt, während es früher an fünfter Stelle gestanden. Mehr aus Triest machen zu wollen, als es thatsächlich sein könne, sei unmöglich.

Abg. Ritter von Stalitz bemerkte gegenüber dem Abg. Dr. Menger, er müsse wohl dankbar anerkennen, dass in letzter Zeit wirklich Manches zu Gunsten Triests geschehen sei. Dies alles seien jedoch nur integrirende Bestandtheile jener Gesammtaction, welche nothwendig ist, um Triest wirthschaftlich zu heben; die Hauptsache sei die Herstellung einer entsprechenden Bahnverbindung.

Berichterstatter Abg. Dr. Hallwich sprach in seinem Schlussworte zunächst den einzelnen Rednern, welche seine gegebenen Anregungen ausnahmslos unterstützt haben, den Dank aus. Den Erklärungen des Herrn Handelsministers sei mit Beruhigung zu entnehmen, dass derselbe der Frage der Erbauung von Wasserstrassen mit dem nöthigen Ernste und Wohlwollen gegenüberstehe; es bleibe nur zu hoffen, dass mit diesem ernsten Wohlwollen auch die erforderliche praktische Energie werde verbunden werden.

Bei der Abstimmung wurden sämmtliche Anträge des Referenten einstimmig angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Winař. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für eine zwischen den Stationen Satalic und Čakovic in km 17·1/2 der Strecke Prag—Neratovic abzweigenden, zur landwirthschaftlichen Actien-Zuckerfabrik in Winař führenden, normalspurigen Locomotiv-Schleppbahn die politische Begehung einzuleiten, gleichzeitig hinsichtlich der Gemeinnützigkeit des in Rede stehenden Unternehmens Erhebungen zu pflegen und diese Angelegenheit auch bei der abzuhaltenden Commission einer Erörterung zu unterziehen.
[E.-M.-Z. 9561/I.]

Projectirte Localbahn Jičin-Turnau. (Theilstrecke Jičin—Wokschitz und Mladějov—Ktowa [Rowensko]—Turnau: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Gustav Ludwig Pabstmann namens des Comité für das Zustandekommen einer normalspurigen Localbahn von Jičin über Mladějov nach Turnau nebst einer Abzweigung von Mladějov über Sobotka nach Unterbautzen vorgelegten generellen Projectes der Theilstrecken Jičin—Wokschitz und Mladějov—Ktowa (Rowensko)—Turnau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und diese Amtshandlung gleichzeitig mit der comissionellen Verhandlung hinsichtlich des von der Stadtvertretung von Lomnitz überreichten Vorprojectes für eine Localbahn von Altpaka über Lomnitz nach Ktowa durchzuführen. Bei dieser Amtshandlung werden die beiden vorgelegten Alternativprojecte für die Ausmündung der angestrebten Localbahn aus der bestehenden Station Jičin, nämlich die Ausfahrt an der Nordseite der genannten Station mit Führung der Linie durch das Stadtgebiet und die südliche Ausfahrt, mit gleichzeitiger Herstellung einer Verbindungscurve nächst Jičin, zu erörtern sein.
[E.-M.-Z. 10.342/I.]

Projectirte Localbahn Alt-Paka—Ktowa (Rowensko). (Anordnung der Trassenrevision. Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Vertretung der Stadtgemeinde Lomnitz a. d. P. vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Alt-Paka der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Lomnitz nach Ktowa zum Anschlusse an die im Zuge der Projectslinie Jičin—Mladějov—Ktowa (Rowensko)—Turnau in Aussicht genommene Station Ktowa im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und diese Amtshandlung gleichzeitig mit der commissionellen Verhandlung hinsichtlich des von Gustav Ludwig Pabstmann und Genossen überreichten Vorprojectes für die Theilstrecken Jičin—Wokschitz und Mladějov—Ktowa (Rowensko)—Turnau der angestrebten normalspurigen Localbahn Jičin - Mladějov - Ktowa (Rowensko) - Turnau durchzuführen. [E.-M.-Z. 11.481/I.]

Elektrische Kleinbahn Payerbach-Hirschwang. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Firma B. Egger und Comp. in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit der Spurweite von 1 m auszuführende, grösstentheils vorhandene Strassen mitbenützende Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Payerbach über Reichenau nach Hirschwang mit der Abzweigung nach Prein sammt Varianten im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung sind die Trassenvarianten in Erörterung zu ziehen. Ebenso ist die Frage der Strassenbenützung durch die Bahn zu erörtern.
[E.-M.-Z. 11.706.]

Projectirte Eisenbahnlinie Bartfeld—Konieczna. (Bestimmung des Grensanschlusspunktes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die principiellen Bestimmungen des in Zborów am 23. October aufgenommenen Protokolles hinsichtlich des im Zuge der projectirten Localbahn Bartfeld-Konieczna liegenden Grenzanschlusspunktes genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 13.126/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 9. October, Z. 44.701, dem k. u. k. Kämmerer Gabriel Lónyay und dem Gutsbesitzer Grafen Emerich Zay für eine von der Station Gálszécs-Terebes der Linie Sátoralya—Mezö-Laborcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab-

zweigende und diese über Nagy-Ruszka, Gálszécs, Parnó, Szécs-Polyánka, Szacsur, Kö-Poruba, Varranó-Csemernye, Varranó-Csáklyó, Sókut, Jesztréb, Agyagos, Tápolyszép, Feketepatak, Bisztra, Hanusfalva, Megyes, Kapin-Németfalu, Láda und die Gemarkung der Gemeinde Kapi entweder in der Station Alsó-Sebes oder in der Station Kapi mit der Localbahnlinie Eperjes—Bártfa (Bartfeld) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 9. October, Z. 54.141, dem Vorstande des landwirthschaftlichen Vereines des Comitates Heves, Stefan Baranyai, für eine von der Station Hatvan der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Hatvan sich verzweigende Strasseneisenbahn mit Pferdebetrieb auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 9. October, Z. 55.570, dem Fabrikanten Dr. Theodor Kramer, Einwohner von Budapest, für eine von der Station Sziszek der Linie Steinbrück—Zágráb (Agram)—Sziszek und der Linie Sziszek—Brod—Vinkovcze—Mitrovicza—India—Zimony (Semlin) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und im Bereiche des Comitates Petrinja über die Stadt Petrinja und weiterhin über Kraljevčanj, Maja und die Gemarkung der Stadtgemeinde Glina bis zum Jodbad-Curorte Topusko führende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 9. October, Z. 56.465, dem Budapester Advocaten Dr. Stefan Dimsits für
   a) eine von der Station Zombor der Hauptlinie Nagyvarad—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Monostorszeg und weiterhin über Bezdán, Kolluth, Bereg, Szántova, Dantova und Csatolja bis Baracska (Comitat Bács-Bodrogh) als Hauptlinie,
   b) eine von der zukünftigen Station Bezdán der Linie a) abzweigende und über die Gemarkung der Gemeinde Kis-Köszeg bis zum Donauufer

   führende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 9. October, Z. 56.761, dem Ingenieur Elemér Lázár in Nagy-Károly für eine von der Station Nagy-Károly der Linie Debreczen—Királyháza und der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Szilágyságer Comitatsbahnen abzweigende und diese über Kaplany, Kálmánd, Börvely, Vállaj, Mérk, Nagy-Ecsed, Nyir-Csoholy, Nagy-Kocsord und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Kocsord in der Endstation Mátészalka mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza. (Eröffnung des Betriebes.) Am 30. October wurde die Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza (vergl. Voncessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 94) dem Verkehre übergeben und damit einem ausgesprochenen Bedürfnisse der Bevölkerung der von derselben durchzogenen Gegend entsprochen. Die Bahnlinie umfasst ein bedeutendes Gebiet, in welchem in Folge des schlechten Zustandes der Landstrassen der Verkehr nicht selten monatelang stockte. Der neuen Bahn steht ein bedeutender Personenverkehr, insbesondere aber ein grosser Frachtenverkehr in Aussicht, den die demnächst zu eröffnende Flügellinie Tisza-Lök—Büd-Szt.-Mihály noch wesentlich steigern wird, da dann die kürzeste Verbindung mit Hajdu-Nánás und Debreczin hergestellt sein, bezw. durch Vermittlung der vorgenannten Flügelbahn via Nyiregyháza—Büd-Szt.-Mihály—Tisza-Lök—Miskolcz—Hatvan—Budapest eine der derzeitigen Linie Nyiregyháza—Szolnok—Budapest eliptisch-parallele Verbindung der Comitate Szabolcs und Ugocsa (letztere via Mátészalka—Nyiregyháza) geschaffen werden wird.

Vicinalbahnen Budapest-Esztergom (Gran) und Esztergom—Almás-Füzitö. (Fusionsproject.) Wie der „Vasuti és közlekedési közlöny" berichtet, sind Verhandlungen im Zuge, welche die Vereinigung der Gran-Almás-Füzitöer Vicinalbahn mit der Budapest-Graner Vicinalbahn zum Zwecke haben. Beide Bahnen haben eine Gesammtlänge von 101 km, wobei auf die Strecke Budapest-Westbahnhof—Füzitö 85 km entfallen. Diese Entfernung ist um 16 km kürzer als die der Linie Füzitö—Bicske—Kelenföld-Ostbahnhof, und wäre die neue Verbindung geeignet, die Budapest—Brucker Linie in Fällen besonderer Verkehrsanhäufung zu entlasten. Der Betrieb beider Vicinalbahnen verbleibt auch nach der eventuellen Fusion den königl. Ungarischen Staatsbahnen.

Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirte Zusammenstellung von Zügen mit gekuppelten Wagen für den gemischten Verkehr.) Die in der Frage der Durchführungsweise des technischen Betriebes von Strasseneisenbahnen für den Bereich des Bupapester Territoriums massgebende Ober-Stadthauptmannschaft hat bezüglich der Zulässigkeit der Zusammenstellung ganzer Züge auf Strasseneisenbahnen mit Motorenbetrieb eine Entscheidung von principieller Bedeutung getroffen. Die Direction der Budapester Vororte-Tramway hat auf ihren Linien, nämlich vorläufig probeweise, die Zusammenstellung von aus Personen- und Lastwagen bestehenden Zügen mit elektrischem Betriebe, und zwar auch im Tagesverkehr eingeführt, ein Verfahren, gegen welches die Ober-Stadthauptmannschaft aus Verkehrssicherheitsrücksichten Einwendungen erhob. Vor Allem wird bei elektrischem Betriebe von Bahnen im Bereiche frequenter Strassen mit wechselndem Gefälle die Zulässigkeit der Ankuppelung von Lastwagen überhaupt als unzulässig erklärt, da das rasche Anhalten von Zügen innerhalb kurzer Spielräume hiedurch wesentlich erschwert wird. Was nun den übrigens ausschliesslich nur während der Nachtstunden abzuwickelnden Frachtenverkehr anbelangt, ist beim Verkehre von Zügen mit gekuppelten Wagen nur eine möglichst geringe Fahrgeschwindigkeit zulässig, die überdies bei Strassenkreuzungen derart zu reduciren ist, dass ein Mann der Zugsbegleitung, neben dem rollenden Zuge gehend, schritthalten kann. Schliesslich ist jedem einzelnen je ein Bedienungsmann (Bremser) beizugeben und auch jeder der einzelnen Wagen entsprechend zu beleuchten.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Projectirte Einführung des elektrischen Betriebes bei Personenzügen.) Bei einer vor Kurzem vorgenommenen Probefahrt eines mit Accumulatoren elektrisch betriebenen Personenwagens (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50), welcher die Directionsmitglieder der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, ferner der Budapester Vertreter der Accumulatorenfabrik in Haag, Ludwig Gebhardt, beiwohnten, wurde von Arad aus eine 65 km lange Strecke innerhalb einer Stunde anstandslos durchfahren. Die Gesellschaft beabsichtigt nun, im Falle der ministeriellen Genehmigung, den vom Lastenverkehr durch Auflassung der bisherigen gemischten Züge gänzlich zu trennenden Personenverkehr auf elektrischen Betrieb successive umzugestalten.

Lehrcours für Eisenbahntarife, -Betriebsreglements etc. in Budapest. (Eröffnung eines solchen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Auftrage des Handelsministers und im Einvernehmen mit der Budapester Handels- und Gewerbekammer in Budapest (Handelsakademie) einen Lehrcours für Eisenbahn-Tarifbestimmungen, -Betriebsreglements, Routenbestimmung etc. eröffnet, zu welchem sich bereits zahlreiche Hörer aus allen Schichten der interessirten Kreise gemeldet haben.

Schiffahrt.

Elbing. (Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1895.) Nach den im Jahresberichte der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Elbing für das Jahr 1895 gelieferten Nachweisungen bezifferte sich der Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1895, wie folgt:

I. Nach dem Oberlande (zu Berg) fuhren über die Ebene Buchwalde:

	Schiffe und Flösse
Von Danzig, Tiegenhof	130
„ Elbing	597
„ Dollstädt, Drausensee	200
„ Haff, Königsberg	29
zusammen	956

nach Deutsch-Eylau	138
„ Saalfeld	21
„ Geserichsee	99
„ Osterode	104
„ Drewenzsee	10
„ Schillingssee	122
„ Liebemühl	213
„ Röthloff-, Samrodt-, Pinnausee	249
zusammen	956

In diesen 956 Fahrzeugen, unter welchen sich keine Flösse befanden, wurden unter Anderem befördert: 239·5 t Weizen, 215 t Roggen, 592 Schock Rohr, 95 t Oelkuchen, 99 t Theer und Pech, 459 t Mühlenfabrikate, 885 t Oel und Petroleum, 57 t Chemikalien, 10 t Bier, Essig, Wein, 10 t Branntwein, Spiritus, 160 t Salz, 853 t Häringe, 60 t Düngestoff, 3331 t Steinkohlen, 40 Mille Ziegel und Dachpfannen, 70 t Schiefer, Dachpappe, 564·7 t Cement, 37·5 m³ Kalk, 23·5 t Thonwaaren, 398·8 t Eisen und Eisenwaaren, 2145·3 t Stückgüter, 770 Schock Kumst, 610 t Zuckerrübenschnitzel.

II. Von dem Oberlande (zu Thal) fuhren über die Ebene Buchwalde:

	Schiffe und Flösse
Von Deutsch-Eylau	154
„ Saalfeld	40
„ Geserichsee	250
„ Osterode	55
„ Drewenzsee	28
„ Schillingssee	422
„ Liebemühl	114
„ Röthloff-, Samrodt-, Pinnausee	351
zusammen	1414
nach Danzig, Tiegenhof	136
„ Elbing	841
„ Dollstädt, Drausensee	404
„ Haff, Königsberg	33
zusammen	1414

In diesen Fahrzeugen, unter welchen sich 14 Transportflösse befanden, wurden unter Anderem befördert: 640·5 t Weizen, 1669 t Roggen, 316 t Gerste, 442 t Hafer, 385 Scheffel Kartoffel, 19·5 t Theer und Pech, 15 t Wolle, 41·5 t Mühlenfabrikate, 1050·1 t Spiritus, 1210 Rmtr. Torf, 36.666 Rmtr. Brennholz, 6867 Stück Rundholz, 3072 m³ Nutzholz, 100 Schock Stäbe, 47·5 Mille Ziegel, 574 m³ Töpferthon, 32 t Geräthe, 1789 Stück leere Fässer, 233 m³ Kies, 9300 Stück Thonröhren, 2000 Stück leere Flaschen, 1277·5 t Zuckerrüben.

Thorn. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1895.) Wie aus den im Jahresberichte pro 1895 der Handelskammer für den Kreis Thorn enthaltenen statistischen Daten zu entnehmen ist, haben im Jahre 1895 3138 Wasserfahrzeuge, einschliesslich Traften, Thorn passirt (gegen 3502 im Vorjahre), und zwar:

1. Von Russland stromab: 662 beladene Kähne (gegen 777 in 1894), 15 leere Kähne, 17 beladene Güterdampfer (gegen 19), 8 leere Güterdampfer (gegen 8), 2 Personendampfer (gegen 2), 11 Schleppdampfer (gegen 26), 1317 Holztraften (gegen 1367 in 1894);
2. nach Russland stromauf: 414 beladene Kähne (gegen 541), 50 leere Kähne (gegen 95), 27 beladene Güterdampfer (gegen 24), 6 leere Güterdampfer (gegen 2), 19 Schleppdampfer (gegen 39), 6 Personendampfer (gegen 13 in 1894);
3. aus dem Inlande stromab: 170 beladene Kähne (gegen 164), 31 leere Kähne (gegen 28, 50 beladene Güterdampfer (gegen 70), 15 leere Güterdampfer (gegen 3), 11 Schleppdampfer, 26 Holztraften (gegen 33 in 1894);
4. aus dem Inlande stromauf: 130 beladene Kähne (gegen 144), 26 leere Kähne (gegen 21), 81 beladene Güterdampfer (gegen 104), 2 leere Güterdampfer, 42 Schleppdampfer (gegen 21 in 1894).

Im Jahre 1895 sind in Thorn eingegangen zu Berg unter Anderem: 150 t Soda, 186 t Farbholz, 557 t Roheisen, 2822 t verarbeitetes Eisen, 124 t Fastage, 126 t Branntwein, 239 t Wein, 1213 t Fische, Häringe, 402 t Mehl und Mühlenfabrikate, 397 t Reis, 341 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 652 t Zucker, Melasse, Syrup, 527 t fette Oele und Fette, 754 t Petroleum und andere Mineralöle, 3683 t Steinkohlen, 102 t Theer, Pech, Harz aller Art, Asphalt; zu Thal u. A.: 329 t Weizen, 90 t Roggen, 468 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 253 t Oelsaat, 276 t Kartoffeln, 10.995 t Mehl und Mühlenfabrikate, 1895 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind in Thorn auf der Weichsel zu Berg u. A.: 190 t Soda, 1422 t Cement, Kalk, 60 t Roheisen, 60 t Steine und Steinwaaren, 70 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt; zu Thal u. A.: 201 t verarbeitetes Eisen aller Art, 230 t Weizen, 976 t Roggen, 452 t Hafer, 509 t Gerste, 646 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 415 t gebeiltes Nutzholz, 430 t gesägtes Nutzholz, 240 t Fassdauben, 133 t Fastage, 403 t Branntwein, 506 t Mehl und Mühlenfabrikate, 9275 t Zucker, Melasse, Syrup, 408 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis 26. November.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

20. Novbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän P. Bonomo, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän S. Rnbesch, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pncischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus nnd Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Jupiter", Capitän A. Mocole, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (vide Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

24. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno nnd Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragnsa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino", Capitän G. Babarovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opns und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione nnd Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

26. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

29. Novbr. Dampfer „Stephanie", Capitän B. Vidos,
23. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
25. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
} um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

22. Novbr., um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Jupiter", Capitän A. Mocole, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Retbymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

22. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Ceres", Capitän P. Ivelich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Bnrgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

25. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette Mersyn, Larnaca, Limassol nnd Rhodus.

26. „ nm 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum), Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattaripich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batnm. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Chios uud Smyrna und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Novbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Medusa", Capitän G. Walluschnig, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Decbr., Dampfer „Polluce", Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Wiedereinführung der normalen (tarifmässigen) Ladefristen für Güterwagen auf den Linien in Galizien und der Bukowina.

Vom 20. November 1896 angefangen wird die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. October 1896, Z. 4281/III, auf sämmtlichen vom Staate betriebenen Linien in Galizien und der Bukowina eingeführte Herabminderung der Fristen für die Beladung und Entladung der Güterwagen aufgehoben, und finden die normalen (tarifmässigen) Ladefristen wieder Anwendung.

Wien, am 20. November 1896. [860]

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil I (Abtheilung B).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Juni 1890 giltigen Tarife, Theil I (Abtheilung B), für den Eisenbahn-Frachtverkehr zwischen Stationen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält eine Aenderung der Vorbemerkungen zur Güterclassification und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 19. November 1896. [861]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Ladestelle „Steinbruch" für die Auflieferung von Stein- und Schottermateriale.

Am 24. October 1896 wurde die an der Localbahn Mähr.-Weisskirchen—Krasna zwischen der Personen-Haltestelle Czernotin und der Station Milotitz gelegene Ladestelle „Steinbruch" für die Auflieferung von Stein- und Schottermateriale in vollen Wagenladungen ausschliesslich für Zwecke des Steinbruchbesitzers Herrn Josef Schindler eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen sammt Nachträgen zu ersehen.

Wien, am 23. November 1896. [862]

Allgemeiner Tarif, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn vom 1. Jänner 1893.

Einführung des Nachtrages X.

Mit 1. Jänner 1897 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 15. Jänner 1897, gelangt der Nachtrag X zu dem angeführten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung des Titelblattes;
II. Aenderung des Inhaltsverzeichnisses;
III. Ergänzung des Vorwortes;
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement;
V. Ergänzung des Anhanges II;
VI. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in der Anlage B zum Betriebsreglement (§ 50 B) genannten, bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände;
VII. Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern;
VIII. Aenderung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände;
IX. Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebührentarifes;
X. Aenderung der Güterclassification;
XI. Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 20. November 1896. [863]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direction beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn an **diversem Kleinmateriale** für die Zeit bis Ende December 1897 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die genannte Zeitperiode auf

circa 15.000 kg Muttern, roh;
„ 10.000 kg Schrauben, geschnitten, sammt Muttern;
„ 10.000 kg Kessel- und Tendernieten;
„ 250.000 Stück Blech- und Fassnieten;
„ 250.000 Stück Vorsteckssplinten;
„ 1.500 kg Unterlagscheiben;
„ 5.000 Gros Holzschrauben, eiserne und messingene;
„ 20.000 Stück Gestellschrauben;
„ 23.000 kg Drahtstiften, eiserne, verschiedener Gattung, und
„ 900 kg Eisendraht, blank.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Theiles desselben reflectirenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 50 Kreuzer versehen ist, bis zum **25. November 1896,** Mittags 12 Uhr, an die Direction der Oesterr. Nordwestbahn, Abtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, einzusenden.

Die Preise sind franco einer Station der eingangs genannten Linien zu stellen.

Auskünfte über weitere auf die Lieferung bezughabende Bestimmungen werden bei der vorgenannten Directions-Abtheilung täglich zwischen 10 und 2 Uhr ertheilt.

Wien, am 17. November 1896.

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2002	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Burgsolms, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.	Beraun, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 65 des Tarifes, Theil II, Heft 9, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. December 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 9, vom 1. Juni 1895 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·35		Im Kartirungswege		
					Altkladno, Station der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn					1·41				
2003	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Thon, roh, unverpackt, b) Thon, roh, in Säcken	Zlin, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ottweiler R.N.E., Station der königl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken	Bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg. Der Frachtberechnung wird als Mindestgewicht stets das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu Grunde gelegt	Vom 1. December 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 9, vom 1. Juni 1895 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 1·66 Mark ad b) 1·78 „			Im Kartirungswege		
2004	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Serie I des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Stammholz etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1894	Nagy-Surány Ipolyság	Bregenz transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Einhaltung der im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande giltigen einschlägigen Bestimmungen	Vom 1. December 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes 253		Im Kartirungswege		Die nebenbezeichneten Frachtsätze finden auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition auf einer Unterwegsstation nach Massgabe der im Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Theil IV, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1894 enthaltenen Bestimmungen unter Ziffer IX Anwendung. Die Stationen Ipolyság und Nagy-Surány rangiren in die Gruppe E der bezüglichen Reexpeditionstabelle	
					Buchs transit					249				
					St. Margrethen transit					255				
					Lindau transit					253				
					Bregenz transit					228				
					Buchs transit					224				
					St. Margrethen transit					230				
					Lindau transit					228				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2005	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ulersdorf	Brünn St.E.G. und Schlmitz	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg			Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
									115·6	109·6	6·0			
									116·8	110·8	6·0			
									114·8	108·8	6·0			
									114·0	108·0	6·0			
									117·8	111·8	6·0			
									108·8	102·8	6·0			
									110·2	104·2	6·0			
									108·0	102·0	6·0			
									114·8	108·8	6·0			
									112·4	106·4	6·0			
									117·4	111·4	6·0			
									107·6	101·6	6·0			
									114·0	108·0	6·0			
2006	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ulersdorf	Brünn St.E.G. und Schimitz	**Ueber 4000 Tonnen Minimalquantum.** Einhaltuug der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Ermässigte Kartirungsfrachtsätze laut vorstehender Kundmachung	Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refactiestempel nicht tragen dürfen und welche spätestens bis 31. März 1898 consignirt vorzulegen sind	
									109·6	90·4	19·2			
									110·8	91·6	19·2			
									108·8	89·6	19·2			
									108·0	88·8	19·2			
									111·8	92·6	19·2			
									102·8	85·8	17·0			
									104·2	86·6	17·6			
									102·0	85·4	16·6			
									108·8	89·6	19·2			
									106·4	87·2	19·2			
									111·4	92·2	19·2			
									101·6	85·0	16·6			
									108·0	88·8	19·2			
2007	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ulersdorf	Nenbidschow Oe.N.W.B.	**7000 Tonnen Minimalquantum.** Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Anfgeberin lautend, welche einen Refactiestempel nicht tragen dürfen nnd consignirt spätestens bis Ende Februar 1898 vorzulegen sind	
									82·0	81·6	3·4			
									85·0	82·8	2·2			
									85·0	80·8	4·2			
									85·0	80·0	5·0			
									85·0	83·8	1·2			
									81·8	74·8	7·0			
									83·2	76·2	7·0			
									81·0	74·0	7·0			
									85·0	80·8	4·2			
									85·0	78·4	6·6			
									85·0	83·4	1·6			
									80·6	73·6	7·0			
									85·0	80·0	5·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2008	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dnx und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Aussig A.T.E. transit	**Auflieferung eines Jahresquantums von mindestens 40.000 Tonnen.** Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Oesterr. Nordwestbahn adressirt sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: Regiesendung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1894	Kronen für 1000 kg 1·92 2·04 1·76 1·60 2·14 1·08 1·22 1·00 1·76 1·44 2·10 0·96 1·60	1·54 1·78 1·44 1·32 1·88 0·98 1·06 0·96 1·44 1·18 1·84 0·92 1·32	0·38 0·26 0·32 0·28 0·26 0·10 0·16 0·04 0·32 0·26 0·26 0·04 0·28	Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
2009	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Sämmtlichen Braunkohlen-Versandtstationen des Komotau-Brüx-Teplitzer Kohlenrevieres	Eger und Franzensbad	**30.000 Tonnen Minimalquantum.** Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für Regiekohlensendungen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1896	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Eger, Eisenstein, Franzensbad und Furth i/W. vom 1. Jänner 1896	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	4 Mark für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf eine Dienststelle der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen als Empfängerin lautend, spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen	
2010	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Borstenvieh	Vide Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Bestehen keine directen Sätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

von	nach	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg	Für die Benützung eines gewöhnlichen Lastwagens oder einer Etage eines doppelbödigen Wagens (pro Quadratmeter der einfachen Bodenfläche)	Für die Benützung von beiden Etagen eines doppelbödigen Wagens (pro Quadratmeter der einfachen Bodenfläche)	Für die Mitbenützung der Trommel
		in Hellern			
Tłumacz-Palahicze	Bubna	862	1866	2864	1058
	Prag St.E.G.	862	1862	2857	1050

Fortlaufende Nummer		2011	2012		2013
		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht	Die Publication erfolgt				
	von der Namen der				
	für Artikel	Kaolinerde der Pos. E—20 des Tarif-Theiles I	Chamotteziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Maschinentheile, Eisenconstructionstheile und Einrichtungsgegenstände der Pos. E—6 nnd E—7 der Güterclassification, Tarif, Theil I	Zucker aller Art, excl. Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker im See-Exportverkehre nach dem Auslande
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Steln Verladestelle	Wien St.E.G		Pottendorf-Landegg Ehenfurth W.P.B. loco und trs.
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Ulmerfeld Hilm-Kematen	Mannersdorf		Triest oder Finme
	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Frachtzahlung mindestns für 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Weiterbeförderung der Sendungen von Triest oder Finme auf dem Seewege nach dem Auslande
	und gilt in der Zeit	Bis auf Welteres, längstens bis 31. December 1897	Aufrechthaltuug der einschlägigen allgemeinen Tarif bestimmungeu Bis auf Wlderruf, längstens aber bis Eude Jnni 1897		Vom 1. December 1896 bis auf Wiederruf, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Localtarif		Localtarife der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Potdf.-Wr.-Neustädter B.
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Kreuzer ö. W.	74 74	15·7 22·3	Kreuzer	Verschieden
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		68 69	12·3 17·6		163 Heller = 81·5 Kreuzer ö. W., incl. Manipulationsgebühr, bezw auch incl. ungar. Transportsteuer
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		6 5	3·4 4·7		Verschieden
Art der Durchführung		Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege		Im Kartirnngs-. bezw. Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Die auf die reclamirende Firma als Empfängeriu lautenden nnd spätestens bis Ende September 1897 in Vorlage zu bringenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Mannersdorf tragen müssen, dass die Sendungen zum Zwecke der Vergrösserung einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt und hiezu auch verwendet wurden		Im Kartirungswege bei Sendungen, deren Frachtbriefe die Vorschreibung „Triest-Freihafen“ oder „Fiume-Freihafen“ tragen. Im Rückvergütnngswege bei Sendungen, welche im Triester oder Fiumaner Zollgebiete zur Abgabe gelangen, unter den in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ vom 1. Juli 1891 snb VIII ersichtlichen Bedingungen, welche auch rücksichtlich des Verkehres nach Fiume Geltung haben
Besondere Bemerkungen					Die im Vrdgs.-Bl. Nr. 24 vom 29. Februar 1896 unter der fortlaufenden Nr. 530 ersichtliche, im Vrdgs.-Bl. Nr. 28 vom 10. März 1896 unter der fortlaufenden Nr. 9 abgeänderte Publication, bezw. der für den Export nach England und Amerika dort verlautbarte Frachtsatz von 74 kr. 148 h per 100 kg wird hiedurch nicht berührt

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Besondere Bemerkungen
2014	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 14 a (ausgenommen Malz)	Prag (Bubna) B.E.B. transit Prag (Smichow) B.E.B. transit Smichow k.k.Oe.St.B. transit	Gustavshurg transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis zur tarifmässigen Durchführung. bezw. Ende December 1897	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886 sammt Nachträgen	Mark 1·70	1·66	0·04	Rückvergütung Bei mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bei in Prag (Bubna), Prag (Smichow) B.E.B. oder in Smichow k.k.Oe.St.B. reexpedirten Sendungen ausser diesen Documenten hinsichtlich des Transportes von Prag, bezw. Smichow noch die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag (Bubna), bezw. Prag (Smichow) oder Smichow, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1898 Die in diesen Rhein-, bezw. Main-Umschlagsstationen zur Einhebung gelangenden Ueberführungsgebühren sind in den nebenstehenden Frachtsätzen nicht enthalten. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung	
					Frankfurt a/M. transit und Frankfurt a/M. Hafen				1·63	1·59	0·04		
					Mainz Hafen und Kastel Hafen				1·71	1·67	0·04		
					Ludwigshafen a/Rh. transit und Mannheim transit				1·72	1·68	0·04		
2015	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinschotter Duby *)		Prag (Sandthor)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen von der Ladestelle in Tuhaň bei Duby stammen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W. 13·9	10·7	3·2	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen spätestens Ende Jänner 1898 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Zurückungsgebühr von der Ladestelle Tuhaň bis Station Duby von 3 kr. ö. W. per 100 kg einbegriffen. Bei Nichteinhaltung der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet	
					Prag (Smichow)				15·5	10·7	4·8		
2016	Buschtěhrader Eisenbahn		Die zufolge gleichzeitiger Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte rücksichtlich der Transportstrecke von der Ladestelle in Tuhaň bei Duby bis Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) in der Fracht hegünstigten Steinschottersendungen werden vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 gegen Zahlung des ermässigten Wägegeldes von 35 kr. österr. Währ. pro Wagen auf der Gleisbrückenwaage in Kladno bahnämtlich abgewogen, wenn ein dieshezüglicher Antrag vom Versender im Frachtbriefe hesonders gestellt wird und der Wiegeantrag in jedem Falle den folgenden Zusatz enthält: „Ich enthinde / „Wir enthinden gleichzeitig die Eisenhahn von jeder Ersatzleistung für das etwaige Unterbleiben der Abwage in Kladno, sowie für die durch die Verwiegung daselbst verursachte Transportverzögerung.										

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 136. Wien, 26. November 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 5. October 1896,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn in der Stadt Reichenberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Stadtgemeinde Reichenberg die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn vom Bahnhofe Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch die Stadt über den Tuchplatz, den Altstädter- und den Theaterplatz zum Belvedere beim Volksgarten unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in Baarem oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 20. November 1896 ausgegebenen LXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 206.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn Strassen in Anspruch genommen werden, welche nicht in der Gemeindeverwaltung stehen, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird der Concessionärin das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4 Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt zu gewähren. Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen von Röhrenleitungen, Canälen u. s. w. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf der Bahn für nothwendig erachtet wird, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörde ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 12.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 13.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der am 21. November unter Vorsitz des Obmannes Dr. Beer stattgefundenen Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses wurde der Voranschlag des Eisenbahnministeriums in Verhandlung gezogen.

Referent Abg. Dr. Exner bespricht den Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums und weist darauf hin, ob es nicht zweckmässiger gewesen wäre, ein Verkehrsministerium oder ein Ministerium für öffentliche Arbeiten zu errichten. Er will aber auf diese Frage nicht weiter eingehen, weil man erst die Erfahrungen dieser Organisationen wird abwarten müssen. Sodann erläutert er in ausführlicher Darstellung die Organisation und die Aufgaben der Centralleitung, welchen gegenüber er eine Reihe von Angelegenheiten in Form von Resolutionen in Antrag bringt. Diese Resolutionen lauten: „Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert: 1. einer unverhältnissmässigen, durch die Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht gebotenen Steigerung der Betriebskosten entgegenzuwirken und durch eine wirksame Controle der Betriebs-Directionen eine rationelle Sparsamkeit dieser Aemter sicherzustellen; 2. die unterste Gehaltsstufe der Staatseisenbahn-Beamten (500 fl. jährlicher Gehalt) ehestens gänzlich aufzulassen, andererseits Werkmeistern, welche eine staatliche gewerbliche Bildungsanstalt (Staatsgewerbeschule, Werkmeisterschule, Fachschule) absolvirt haben und sich in ihrer dienstlichen Verwendung vollkommen bewähren, den Rang von Beamten zu verleihen; 3. a) bei dem Ministerium für Cultus und Unterricht die Erweiterung des Studienprogrammes der Ingenieur-Fachschulen an den technischen Hochschulen in der Richtung anzuregen, dass diese Lehranstalten die ihnen obliegende hochschulmässige Ausbildung von Eisenbahnbeamten auch nach der administrativen Seite des Eisenbahndienstes hin zu besorgen geeignet werden; b) in den Staatseisenbahn-Werkstätten, welche eine grössere Zahl von Lehrlingen aufnehmen, „Lehrwerkstätten“ nach dem Vorbilde der an den bayerischen Staatsbahnen bestehenden einzurichten; 4. die dem Material-Prüfungswesen zugewendete Aufmerksamkeit noch zu erhöhen und insbesondere ausnahmslos bei jenen Materialien, welche entweder die Verkehrssicherheit bedingen oder eine grosse ökonomische Bedeutung haben, für die Verwerthung der modernsten Fortschritte im Prüfungswesen Sorge zu tragen; 5. im Einvernehmen mit dem Handelsministerium und dem Ministerium für Cultus und Unterricht die Schaffung eines österreichischen Verkehrsmuseums vorzubereiten; 6. neuerdings einen Staatseisenbahnrath zu activiren. Bei der Organisation dieser Körperschaft wird den durch die Creirung des Eisenbahnministeriums geschaffenen Verhältnissen Rechnung zu tragen sein; 7. bei der Aufstellung des Staatsvoranschlages für das Eisenbahnministerium, bezw. der Investitionscredite in Hinkunft eine eingehende Begründung zu geben.“

Abg. Dr. Kaizl beanständet, dass als Ergebniss der Organisation ein höheres Erforderniss für die Centralverwaltung sich herausstelle. Wenn man den Staatsvoranschlag von 1896 mit dem für 1897 vergleicht und dem heutigen Eisenbahnministerium zum Vergleiche entgegenstellt einen Theil des alten Handelsministeriums und die General-Direction, so ergibt sich, dass heuer um 800.000 fl. mehr beansprucht wird. Redner bekämpft die Resolution betreffend die Staatsbahn-Directionen, weil ohnehin der Wirkungskreis derselben nicht allzu gross ist.

Abg. Lupul erörtert die Frage der Errichtung einer Betriebs-Direction mit dem Amtssitze in Czernowitz und bemerkt, dass der Bukowinaer Landtag, die Gemeindevertretung von Czernowitz und die Bukowinaer Handelskammer in dieser Richtung an die Regierung wiederholt herangetreten seien. Er beantragt eine Resolution, durch welche die Regierung dringend aufgefordert wird, die Frage der Errichtung einer selbstständigen, dem k. k. Eisenbahnministerium direct unterstellten Staatsbahn-Direction in Czernowitz für die im Bereiche der Bukowina gelegenen Eisenbahnlinien in ernstliche Erwägung zu ziehen und die nothwendigen Massnahmen zu treffen, um deren baldige Activirung, die spätestens mit dem Zeitpunkte der Vollendung der im Bau befindlichen neuen Bukowinaer Localbahnen erfolgen soll, vornehmen zu können.

Abg. Mauthner ist mit den vom Berichterstatter beantragten Resolutionen einverstanden, hätte jedoch gewünscht, dass derselbe auch eine eingehende Darstellung der Organisation des Eisenbahnministeriums gegeben hätte. Gegen die Aeusserung des Abg. Dr. Kaizl, dass er die Einstellung höherer Beträge bei der Centralverwaltung missbilligen müsse, bemerkt Redner, dass die Errichtung eines eigenen Ministeriums immer mit höheren Kosten verbunden ist und dass zu berücksichtigen sei, dass bei der Centralleitung auch ein Betrag von 4½ Millionen für Einkommensteuer und Auslagen für Miethe, Erhaltung des Gebäudes u. s. w. neu hinzugekommen sind. Es handle sich auch nicht darum, ob das Eisenbahnministerium um einige hunderttausend Gulden

mehr oder weniger aufwende, sondern ob es seine Aufgabe auch vollkommen erfüllen werde, die dringenden Angelegenheiten, deren rasche Erledigung der Verkehr gebieterisch erfordert, auch rasch zu erledigen. Sehr wünschenswerth wäre ein innigcs Zusammengehen mit dem Handelsministerium, weil die Bedürfnisse von Handel und Industrie nicht einseitig von einem Ministerium behandelt werden können Es scheine nicht angezeigt zu sein, bemerkt Redner ferner, über das Verstaatlichungsgesetz einige Notizen zu veröffentlichen, aus welchen man einen klaren Einblick in die Absichten der Regierung nicht gewinnen konnte und die nur den momentanen Effect hatten, dass das Ausland einen Theil seiner Bahnpapiere verkaufte und dadurch einen Druck auf die Börse ausübte. Damit soll aber durchaus nichts gegen das Princip eines Verstaatlichungsgesetzes gesagt sein, aber das Ankündigen und Zurückziehen desselben sei jedenfalls bedauerlich. Redner fragt schliesslich, ob der Eisenbahnminister den Staatseisenbahnrath in seiner früheren Verfassung und in der gleichen Ausdehnung wie bisher wieder einsetzen wolle, und bittet diesbezüglich um eine Beantwortung.

Abg. Dr. Fux ersucht den Herrn Minister, über die Organisation des Eisenbahnministeriums sich ausführlicher zu äussern. Insbesondere müsse erwartet werden, dass das Ministerium den Privatbahnen gegenüber nicht nur in der Ueberwachung des Betriebes, sondern in der Berücksichtigung der Bedürfnisse der Volkswirthschaft, der Zusammenstellung der Fahrpläne, Tarife etc. mit der nöthigen Energie vorgehe. — Hier liege ein grosses Arbeitsfeld vor. In dieser Richtung bot der Staatseisenbahnrath vielfach Gelegenheit dar, Wünsche des Publicums und der Industrie zur Kenntniss der Regierung zu bringen. Es sei deshalb ein allgemeiner Wunsch, dass der Staatseisenbahnrath in einer neuen Organisation wieder aufleben möge. Für ein Eisenbahn-Einlösungsgesetz müsse sich Redner entschieden aussprechen, doch solle dasselbe erst, wenn es fertig gestellt ist, veröffentlicht werden, damit es nicht Beunruhigung unter den Bahnpapier-Besitzern errege oder zu Speculationen Anlass gebe. Redner bespricht den Wagenmangel und erwähnt, der Staat werde bei weitem grössere Mittel in die Hand nehmen müssen, um demselben abzuhelfen. Dazu werden viele Millionen nothwendig sein; die Nordbahn wolle heuer abermals $2^1/_2$ Millionen zur Vergrösserung des Fahrparkes verwenden, obwohl sie relativ viel mehr Wagen besitze. Redner ersucht endlich das Ministerium, in den bestehenden Differenzen der Neutitscheiner-Localbahn mit der Nordbahn baldigst eine Verhandlung anzuordnen und die kleine Unternehmung in ihren berechtigten Beschwerden zu schützen.

Abg. Dr. Hallwich bespricht den empfindlichen Wagenmangel, der sich seit Monaten wie nie zuvor bei den Staatseisenbahnen, insbesondere in Böhmen, geltend mache. Schon hat dieser Mangel im nordwestböhmischen Braunkohlenreviere zur theilweisen Einschränkung der Kohlenförderung geführt. Das Gleiche sei der Fall beim Steinkohlen-Bergbau. Redner ersucht dringendst um endliche Abstellung dieser in hohem Grade beklagenswerthen Unzukömmlichkeiten.

Abg. Dr. Steinwender führte aus, dass bei den Betriebs-Directionen grössere Auslagen nothwendig sein werden, denn die Avancementsverhältnisse seien nicht befriedigend. Am schlechtesten sei das Avancement für die Deutschen. Die Forderung der Doppelsprachigkeit werde viel zu weit ausgedehnt. Die Beamten der einzelnen Betriebs-Directions-Bezirke sollten einen geschlossenen Status bilden und das System des Einschiebens und Herumschiebens aufgegeben werden. Was das geplante Verstaatlichungsgesetz betreffe, so bedauert Redner die vorzeitige Veröffentlichung. Ein Eisenbahn-Rechnungsgesetz sei unbedingt nothwendig; heute fehlen z. B. alle Bestimmungen, was aus den laufenden Einnahmen zu decken sei und was als Werthsvermehrung auf das Capitalsconto zu setzen und daher durch Anlehen zu bestreiten sei. Ebenso müsste das Institut des Schiedsgerichtes beseitigt und durch die ordentlichen Gerichte ersetzt werden.

Se. Excellenz Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg besprach in eingehender Weise die neue Organisation des Eisenbahnwesens. In erster Linie müsse hervorgehoben werden, dass kein Mehraufwand eingetreten sei, sondern dass im Gegentheile eine Minderung der bisherigen Kosten der Centralleitung stattgefunden habe; dieser Umstand werde dadurch bedingt, dass die frühere General-Direction aufgehoben worden und damit auch in gewissem Sinne eine Decentralisation Hand in Hand gegangen sei. Ueberdies seien weitere Ersparnisse durch die fortschreitende Einreihung der bisher zur Disponibilität gestellten Beamten der General-Direction mit Sicherheit zu gewärtigen.

Der im Budget dargestellte Zuwachs der Kosten für die Centralleitung sei nur ein scheinbarer, da bedeutende neue Posten, so die grossen Mehrerfordernisse für die Steuern (600.000 fl.) und für Humanitätsfonds (700.000 fl.), hinzugekommen sind. Thatsächlich werde sich der Aufwand für die Centralleitung um circa 150.000 fl. niedriger stellen als vor der Organisation des Eisenbahnministeriums.

Diese Neuorganisation habe sich bisher, trotzdem die Vorbereitung für dieselbe immerhin mit Schwierigkeiten verbunden war, sehr gut bewährt; auch könne constatirt werden, dass sich der Uebergang in die neuen Verhältnisse ganz glatt und ohne Klage des Publicums vollzogen habe. Die Erweiterung des Geschäftskreises der Staatsbahn-Directionen, die anfänglich gewisse Personalschwierigkeiten verursachte, wird sich nach kurzer Zeit vollkommen eingelebt haben. Diese Leichtigkeit des Ueberganges ist wesentlich eine Folge der Klarheit und Einfachheit der Neuorganisation. Das Eisenbahnministerium zerfällt hienach in vier Sectionen; die erste ist für die legislativ-administrativen, die zweite für die finanziellen, die dritte für die commerciellen und die vierte für die technischen Agenden. In der letzteren Section, welche naturgemäss ein zahlreiches Personal erfordert, befinden sich auch insbesondere die Studienbureaux, welche sich mit der Frage der Einführung von Verbesserungen im Baue und Betriebe zu beschäftigen haben.

Hinsichtlich des Ueberwachungsdienstes sei hervorzuheben, dass die Competenz der General-Inspection insofern eine Aenderung erfahren habe, als nunmehr auch die Staatsbahnen der Controle dieses Amtes unterworfen werden, wodurch ein vollkommen objectives Vorgehen gegenüber den Staats- und den Privatbahnen gewährleistet erscheint.

Uebergehend auf die einzelnen vom Berichterstatter beantragten Resolutionen führt der Herr Eisenbahnminister aus, dass die Resolution wegen der Erzielung eines möglichst sparsamen Betriebes den Intentionen entspreche, welche für den Staatsbahnbetrieb massgebend sind und deren Beobachtung den untergeordneten Organen wiederholt und nachdrücklichst eingeschärft worden sei. Der Herr Minister führte hiebei eine Reihe von statistischen Daten bezüglich der Betriebsverhältnisse der Staatsbahnen in anderen Ländern an, aus welchen hervorgeht, dass schon jetzt die Oesterreichischen Staatsbahnen den Vergleich mit ausländischen Unternehmungen nicht zu scheuen brauchen.

Gegen die in Form einer Resolution vom Berichterstatter beantragte Beförderung entsprechend vorgebildeter Werkmeister der Werkstätten zu Beamten bestehe kein principielles Bedenken, zumal hiedurch die wünschenswerthe Stärkung des Ansehens dieser Bediensteten gegenüber ihren Untergebenen erzielt werde. Die bezügliche Frage befindet sich derzeit noch im Studium.

Hinsichtlich der Materialbeschaffung und der Materialprüfung bestehen bereits den Wünschen des Referenten entsprechende Einrichtungen. Wenn der Referent weiterhin dem Wunsche Ausdruck gegeben habe, dass fürderhin die Gehaltsclasse von 500 fl. aufgehoben werden möge, so entspreche diese Anregung den Intentionen des Ministers, es sei aber darauf hinzuweisen, dass diese Angelegenheit mit der Erhöhung der Beamtengehalte in engem Zusammenhange stehe. Die vom Referenten in Anregung gebrachte Vereinigung des Eisenbahnmuseums mit bestehenden ähnlichen Anstalten sei in gewisser Hinsicht immerhin als wünschenswerth zu bezeichnen, jedoch stosse die praktische Verwirklichung dieses Gedankens auf verschiedene Schwierigkeiten.

Hinsichtlich des zum Ausdrucke gelangten Wunsches des Referenten, den Staatseisenbahnrath auch in der neuen Organisation beizubehalten, gibt der Herr Minister unter Anerkennung der bisherigen ersprieslichen Thätigkeit dieser Körperschaft der Hoffnung Ausdruck, dieselbe im Frühjahre des nächsten Jahres wieder einberufen zu können, zumal der bezügliche Kostenaufwand im Budget bereits vorgesehen sei; gegenwärtig seien jedoch noch die Verhandlungen betreffs des Statutes im Zuge.

Die beantragte Vereinfachung des Budgets behufs der Erzielung einer leichteren Uebersicht könne im Interesse einer Verminderung der mit der Zusammenstellung verbundenen grossen Arbeitslast nur mit Freuden begrüsst werden; auch nach seiner Ansicht sei eine einfache, klare Darstellung mit einer ausführlichen Begründung der einzelnen concreten Erfordernisse für die Zukunft anzustreben.

Was speciell die Zuweisung von Crediten an die Staatsbahn-Directionen anbelange, so habe in dieser Hinsicht eine genauere Detaillirung mit gutem Grunde nicht stattgefunden, weil sich gerade hier der thatsächliche Bedarf äusserst schwer im vorhinein bemessen lasse. Uebrigens seien die von den Staatsbahn-Directionen in diesem Hinblicke gemachten Anforderungen auf das dringendste Ausmass restringirt worden.

Der Herr Minister reflectirt sodann auf die Ausführungen der einzelnen Redner, und macht gegenüber der vom Abg. Dr. Kaizl aufgestellten Behauptung hinsichtlich angeblicher Mehrkosten der Neuorganisation unter Hinweis auf das bereits in dieser Hinsicht angeführte Thatsachenmaterial insbesondere auch darauf aufmerksam, dass durch die zunehmende Stabilisirung des Personals bedeutende Mehrkosten erfordert werden; überdies müsse zur Erklärung des erhöhten Aufwandes auch noch berücksichtigt werden, dass in manchen Punkten eine etwas andere Gruppirung der Ziffern eingetreten sei, so dass auch der Zuwachs betreffs des Personalaufwandes bei der Centrale und der Direction vielfach nur scheinbar sei.

Bezugnehmend auf den vom Abg. Lupul vorgebrachten Wunsch nach Errichtung einer Staatsbahn-Direction in Czernowitz sei darauf hinzuweisen, dass diese Frage mit der Ausgestaltung des Bahnnetzes in der Bukowina im Zusammenhange stehe, und werde diese Angelegenheit demgemäss seinerzeit in Erwägung gezogen werden.

Betreffs der Materialbeschaffung und speciell der Verwendung von Holz zur Locomotivfeuerung in der Bukowina müsse darauf hingewiesen werden, dass in dieser Sache lediglich betriebstechnische und ökonomische Momente den Ausschlag geben, welche die Verwendung von Kohlen aus mannigfachen Gründen als vortheilhafter erscheinen lassen.

Die vom Abg. Lupul angeregte Erweiterung der bestehenden Stationen und Magazine in der Bukowina werde nach Zulass der finanziellen Verhältnisse in Angriff genommen; jedenfalls müsse man aber zunächst dort eingreifen, wo der Bedarf am dringendsten ist. Die Verwendung der Magazine aus Holz sei übrigens in mancher Beziehung vortheilhaft, da dieselben die Möglichkeit einer Uebertragung bieten und bei eventuellen Reconstructionen an anderen Orten verwendet werden können.

In Bezug auf das von mehreren Abgeordneten gewünschte rege Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Handelsministerium bemerkte der Herr Minister unter Berufung auf die von ihm seinerzeit im Plenum des Abgeordnetenhauses gehaltene Antrittsrede, dass auch er es für eine der obersten Aufgaben einer verständnissvollen Leitung der Eisenbahnpolitik ansehe, in steter Fühlung mit der berufenen Vertretung der Handelsinteressen vorzugehen

Die angeblich bestehenden Befürchtungen wegen einer bevorstehenden neuerlichen Erhöhung der Gütertarife seien vollständig unbegründet, und der Minister könne auf das bestimmteste versichern, dass eine Reform in der angedeuteten Richtung derzeit nicht in seiner Absicht liege. Auch hier berufe er sich auf die von ihm seinerzeit gemachte Zusicherung des Inhalts, dass er die Stabilität der Tarife, insbesondere so weit dieselbe den Güterverkehr anbelange, als eine nothwendige Vorbedingung für die gedeihliche Fortentwicklung des Verkehres ansehe.

Was die von mehreren Seiten berührte Frage des Verstaatlichungsgesetzes anbelangt, so könne der Minister nur auf das lebhafteste bedauern, dass Gerüchte über den Inhalt desselben vorzeitig in die Oeffentlichkeit gedrungen, so dass aus diesen Gerüchten Besorgnisse abgeleitet worden sind, welche jeder Grundlage entbehren. Er sei selbstverständlich auch heute nicht in der Lage, über den Inhalt des Gesetzes näheren Aufschluss zu geben, so viel aber könne er mittheilen, dass eine Vergewaltigung oder auch nur eine Schädigung privater Rechte von der Regierung auch nicht im entferntesten beabsichtigt sei und dass es sich lediglich darum handeln könne, gewisse Unklarheiten in Bezug auf die Auslegung einzelner Concessionsbestimmungen auf legislativem Wege in einer alle Theile befriedigenden Weise zu beseitigen.

Hinsichtlich der vom Abg. Mauthner beklagten Erschwernisse im Güterverkehre mit Russland bemerkte der Herr Minister, dass diesbezüglich bereits Verhandlungen mit den russischen Bahnen im Zuge seien und gab der Hoffnung Ausdruck, dass dieselben zu einem baldigen, befriedigenden Abschlusse führen dürften.

Bezüglich der movirten Bahnverbindung Grulich—Hochstein sei in dem vorliegenden Staatsvoranschlage die budgetäre Bedeckung eingestellt, und läge es zunächst an den Interessenten, den gesetzlichen Voraussetzungen wegen der Beitragsleistung nachzukommen. In Bezug auf die Abzweigung Landskron—Schildberg sei ein Ansuchen um Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten erst zu gewärtigen, und werde der Herr Minister nicht unterlassen, ein solches Ansuchen in wohlwollende Erwägung zu ziehen. Die seit Langem angestrebte Fortsetzungslinie Tannwald—Landesgrenze habe der preussischen Regierung Anlass zu sehr weitgehenden Forderungen geboten, bezüglich welcher gegenwärtig die Einvernahme mit mit den betheiligten Ressortministerien im Zuge sich befinde.

Gegenüber der geäusserten Besorgniss, dass Vorrückungen oder Beförderungen von Beamten deutscher Nationalität durch die Unkenntniss der betreffenden zweiten Landessprache nachtheilig beeinflusst werden könnten, versicherte der Herr Minister, dass ihm die Bevorzugung oder Hintansetzung irgend einer Nationalität selbstverständlich ferne liege und dass er sich bei Personalveränderungen ausschliesslich von sachlichen und dienstlichen Rücksichten leiten lasse. Dabei glaube er, dass ein Theil der vorgebrachten Gravamina schon dadurch gegenstandslos werden dürfte, dass im Schosse der Staatseisenbahn-Verwaltung die Frage aufgeworfen werde, ob nicht mit dem bisherigen System, wonach für die einzelnen Stationen die Posten in bestimmten Dienstclassen systemisirt seien, gebrochen werden solle.

Abg. Romanczuk wies auf den Waggonmangel im Bezirke der Lemberger Betriebsdirection hin, wo für die Bedürfnisse der Direction der Staatsforste und der Domänen in Lemberg nicht das nöthige Brennholz aus den Staatsforsten transportirt werden könne. Redner verlangt, dass die bei den k. k. Staatsbahnen angestellten Beamten als Staatsbeamte erklärt werden, damit sie der Wohlthat des § 10 der Novelle zum Heimatsgesetze theilhaftig werden können. Weiter verlangte Redner eine einfachere Manipulation bei der Ertheilung von ermässigten Fahrkarten für die pensionirten k. k. Beamten und entsprechende Fahrbegünstigungen für die Pfarrgeistlichen, welche ja manche Agenden der k. k. Staatsämter versehen. Endlich brachte Redner Beschwerden und Forderungen bezüglich des Gebrauches der ruthenischen Sprache im Bezirke der Lemberger Betriebsdirection vor.

Abg. Dr. Rutowski bemerkte, dass bei der Organisation der centralen Verwaltung des Eisenbahnwesens so wenige Kräfte aus Galizien verwendet wurden, dass befürchtet werden müsse, es würden in Folge Mangels an Kenntniss der Verhältnisse des Landes Missgriffe geschehen. Redner besprach die Administration und beklagte die ungenügende Ausgestaltung des Bahnparkes und den Mangel an Waggons und Maschinen. Er beschwert sich ferner über die Administration der Nordbahn in Betreff ihrer galizischen Strecken und Stationen. Die Verhältnisse auf den Seitenstreeken derselben seien beklagenswerth: die Verbindung mit Warschau sei eine schleehte; ferner sei eine geradezu germanisatorische Tendenz offenkundig. Redner fordert schliesslich den Herrn Minister auf, die staatliche Oberhoheit zur Sanirung dieser Uebelstände geltend zu machen.

Abg. Povše empfahl dem Herrn Eisenbahnminister die Erriehtung einer mechanischen Werkstätte in Laibach, da in dieser Stadt bereits derzeit mehrere Staatsbahnlinien einmünden und im Voranschlage die nicht unbedeutende Summe von 400.000 fl. für Errichtung von neuen Werkstätten eingestellt sei, was wohl ermögliche, dass aus dieser Summe auch in Laibach eine Werkstätte errichtet werden könne. Weiter ersuehte er, dass dem wiederholten Ansuchen auch Seitens der krainischen Landesvertretung endlich entsprochen werden möge, dass die Züge der Laibach-Steiner Bahn im Südbahnhofe einmünden, um einer grossen diesbezüglichen Unzukömmlichkeit ein Ende zu machen.

Abg. Dr. Menger bemerkte, dass nach seiner Ueberzeugung das Ministerium nicht das Recht habe, ohne Zustimmung des Abgeordnetenhauses freie Fahrt auf den Bahnen zu gestatten. Die sehr bedeutende Rolle, welche nach dem Budget und den Mittheilungen des Herrn Eisenbahnministers die sogenannten humanitären Angelegenheiten, richtiger Unfallversicherung und Krankenversicherung, im Haushalte der Bahnen spielen, beweise auch die Nothwendigkeit, bei dem Ausgleiche mit Ungarn dahin zu wirken, dass Unfall- und Krankenversicherung auch in Ungarn eingeführt werden Bei der Bedeutung, welche diese Lasten annehmen, werde sonst in der That die Concurrenz der österreichischen Unternehmungen gegen die ungarischen sehr erschwert. Er erklärte schliesslich, dass die Förderung der Textilindustrie, insbesondere die Woll- und Flachsindustrie, durch eine verständige Tarifpolitik unterstützt werden müsse.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner verwahrte sich in seinem Schlussworte zunächst dagegen, dass eine Kritik der Posten, betreffend die Centralleitung, vermisst wurde, nachdem die Kritik der Organisation des Eisenbahnministeriums erst auf Grund von Erfahrungen einer längeren Periode der Wirksamkeit desselben statthaft sei. Die Debatte habe gezeigt, dass schon der Versuch einer Kritik des ziffernmässigen Bildes der Centralleitung verunglückte, indem die Behauptung, dass ein Mehraufwand aus diesen Ziffern abzuleiten sei, im Vergleiche mit den früheren Verwaltungskosten der General-Direction der Staatsbahnen und der General-Inspection als irrig nachgewiesen wurde. Es habe vielmehr, wenn man die Conten richtig gegenüberstellt, eine Ersparniss statt-

gefunden. Der Berichterstatter habe sich nicht in Details verloren, wenn er die Resolutionen beantragte, weil dieselben wichtige Principien und Belange der Centralleitung betreffen. Insbesondere legte er Werth darauf, dass durch eine entsprechende Ausgestaltung der Ingenieur-Fachschulen an einzelnen technischen Hochschulen der Lehrstoff nach der administrativen Richtung hin so erweitert werde, dass die absolvirten Techniker für höhere Verwaltungsaufgaben im Eisenbahndienste als ausreichend qualificirt erscheinen. Die Resolution Lupul, betreffend die Erwägung der Errichtung einer Betriebs-Direction in Czernowitz, emptahl der Berichterstatter zur Annahme. Die vorzeitige Veröffentlichung der Absicht, ein Verstaatlichungsgesetz zu erlassen, müsse beklagt werden Er constatire jedoch, dass sich diese Angelegenheit erst im Stadium der Vorbereitung befinde und auf bestehende Concessionsurkunden keinen Einfluss nehmen werde. Endlich empfahl der Berichterstatter dem Herrn Eisenbahnminister, eine umfassende Studie darüber anstellen zu lassen, in welcher Richtung in Hinkunft Bedürfnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung in Aussicht stehen, und welchen Aufwand ihre Befriedigung erheischen werde, da ein planmässiges Vorgehen in dieser Beziehung auf eine Reihe von Jahren hinaus unbedingt gefordert werden müsse.

Bei der Abstimmung wurden Titel „Centrale“, sowie sämmtliche vom Berichterstatter Abg. Dr. Exner beantragten Resolutionen angenommen.

Bei Titel „Eisenbahnbau“ beantragte Berichterstatter Abg. Dr. Exner die Ueberstellung der sämmtlichen im Etat erscheinenden Eisenbahnbauten sammt ihrer Bedeckung im Betrage von rund 4¼ Millionen in das Investitionspräliminare und behielt sich eine ausführlichere Besprechung auf den Schluss der Debatte vor.

Abg. Ritter v. Stalitz interpellirte den Herrn Minister, in welchem Stadium sich die Frage der zweiten Bahnverbindung mit Triest befinde, und ob er gewillt sei, eine Regierungsvorlage für den Bau der Tauern-Predil-Bahn einzubringen, welche nach des Redners Ansicht am entsprechendsten wäre, und wann dies geschehen solle. Redner erklärt sich jedoch auch mit dem Bau der Wocheiner Bahn unter der Voraussetzung einverstanden, dass die letztere nicht früher als die erstere zum Ausbau gelange.

Abg. Dr. Steinwender beklagte sich über die Vernachlässigung der südlichen Länder im Eisenbahnwesen. Es sei ein grosser verkehrspolitischer Fehler gewesen, Wien früher mit Hamburg als mit Triest zu verbinden. Seit einem Vierteljahrhundert werde der Bau der Tauern-Predil-Bahn als eine Nothwendigkeit anerkannt, eben so lange dauere aber auch die Agitation dagegen. Redner fragte die Regierung, ob sie endlich etwas für die zweite Verbindung Triests thun wolle, was und wann.

Abg. Freiherr von Schwegel wies bei Bespreehung der nothwendigen zweiten Verbindung mit Triest auf die grossen, in dieser Richtung früher begangenen Fehler hin und betonte, es gehe nicht an, heute Triest einfach damit zu vertrösten, es müsse ferner sich in seiner Stellung als Hafenplatz bescheideneren Ranges zurechtfinden. Die immer näher herantretende Gefahr für Triest, durch Eröffnung neuer Wasserstrassen, die nach der Nord- und Ostsee führen, in seinem Verkehre noch mehr geschädigt zu werden, zwinge gebieterisch, die Zufahrtsstrassen zur Adria ohne weiteren Aufschub entsprechend auszugestalten. Er acceptire das von der Regierung ins Auge gefasste Project, diese zweite Verbindung durch den Ausbau der Wocheiner Bahn und der Tauern-Bahn herzustellen. Redner beleuchtete schliesslich den nothwendigen Ausbau der Localbahnen im Süden und widerlegte die dagegen vorgebrachten Einwendungen; speciell empfahl er auch die Förderung des Zustandekommens der Weiss-Krainer Bahn im Sinne der Wünsche des Krainer Landtages.

Abg. Elbl polemisirte gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Russ in der letzten Sitzung des Ausschusses und bat den Herrn Eisenbahnminister, den Bahnbau in Kärnten nach Möglichkeit zu fördern und den Ausbau der Linie Wolfsberg—Zeltweg endlich zum Abschlusse zu bringen; er fragte ferner den Herrn Minister, ob und für welche Linie sich die Regierung entschieden habe, um Triest mit dem Hinterland durch eine zweite Bahn zu verbinden.

Abg. Robič bemerkte, durch das Gesetz vom 22. Juni 1894 sei die Ausführung der Eisenbahn Unter-Drauburg—Wöllan behufs Anschlusses an die Staatsbahnlinie Unter-Drauburg—Wolfsberg und die Südbahn einerseits, sowie an die Localbahn Cilli—Wöllan andererseits sichergestellt worden, und doch sei es heute noch nicht gewiss, ob der Bau dieser wichtigen Linie im nächsten Jahre in Angriff genommen werde. Der Ausbau dieser Linie sei eine Lebensfrage für die Sackbahn Cilli—Wöllan; dadureh könnte diese erst ertragsfähig gemacht und dem grossen Kohlenwerke von Skalis ein neues Absatzgebiet erschlossen werden. Redner müsse daher dringend ersuchen, dass die Regierung den baldigen Ausbau dieser Linie ermögliehe.

Se. Excellenz Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg besprach in Beantwortung der Bemerkungen einzelner Redner die Verhältnisse, welche bei der Zusammensetzung des Personales der Centralverwaltung massgebend gewesen seien. Er wies darauf hin, dass er bei der Bildung des Ministeriums insofern nieht freie Hand hatte, als er ja genöthigt war, die Beamtenschaft der bestehenden General-Direction der österreichischen Staatsbahnen und die Functionäre der ehemaligen zweiten Section des Handelsministeriums zu übernehmen, er habe also mit den vorhandenen Hilfskräften reehnen müssen, und musste sein Bestreben zunächst dahin gerichtet sein, dieselben in einer ihrer Qualität entsprechenden Weise unterzubringen. Dabei sei er aber bemüht gewesen, berechtigten Anforderungen Rechnung zu tragen, und könne er gegenüber einer entgegengesetzten Anschauung darauf hinweisen, dass von einer Zurücksetzung Galiziens bei der Bildung des ministeriellen Personalstandes wie aueh bei den letzten Vorrückungen im Status der Staatseisenbahnbeamten keine Rede sein könne, vielmehr auch dieses Land die gebührende Berücksichtigung in vollem Umfange gefunden habe und auch weiter finden werde. Er freue sich übrigens, an der Hand des Verlaufes der Debatte feststellen zu können, dass die in die Oeffentlichkeit gedrungene Notiz über eine auf Seiten der polnischen Abgeordneten bestehende Verstimmung gegen das Eisenbahnministerium den Thatsachen nicht entspreche.

Die Wünsehe, welehe in Bezug auf die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgesprochen worden sind, werde er zum Gegenstande näherer Erwägung machen, und werde er insbesondere bestrebt sein, den Klagen wegen unzulänglicher oder unzweekmässiger Zugsverbindungen abzuhelfen.

In Beantwortung der von den Abgeordneten Ritter von Stalitz und Dr. Steinwender gestellten Anfragen besprach der Herr Minister auch die Projecte, welche für die Ausgestaltung des Sehienennetzes in den Alpenländern in Betracht kommen, und erörterte derselbe die Gesiehtspunkte, welche für die zu treffende Entscheidung massgebend sein sollten. Die gedeihliche Lösung dieser Frage werde im Schosse des Eisenbahnministeriums durch eingehende technische und commereielle Studien vorbereitet, doch seien diese letzteren zur Zeit noch nicht zum Abschlusse gediehen und auch das Einvernehmen mit den betheiligten Ressort-Ministerien noeh nieht hergestellt.

Abg. Freiherr von Malfatti verwies darauf, dass die Ausführung eines Localbahnnetzes, um die Seitenthäler dem Verkehre zu erschliessen, für Südtirol eine Lebensfrage sei. Trotzdem sei im Präliminare zu Gunsten dieser Localbahnen niehts eingestellt. Redner ersuchte daher den Herrn Minister, das von der Regierung wiederholt ausgesprochene Wohlwollen zu bethätigen, und fragte, was und wann Südtirol zu hoffen habe.

Abg. Dr. Kaizl urgirte die Förderung des Baues der Eisenbahn von Kuttenberg nach Wlaschim, sowie die Ertheilung der Coneession für den Ausbau der Linie von Deutseh-Brod nach Saar.

Abg. Dr. Gregorčič trat für eine zweite Bahnverbindung des Binnenlandes mit Triest ein und befürwortete in dieser Beziehung in erster Linie die Tauern-Predil-Bahn, welche in handelspolitischer Hinsicht allen anderen Linien, die hier in Betracht kommen, vorzuziehen sei. Für den Fall, dass der Predil-Bahn unüberwindliche Hindernisse im Wege ständen und die Wocheiner Bahn zur Erbauung käme, verlangt er die Einbringung einer Vorlage, betreffend die Localbahn St. Lucin-Karfreit im Küstenlande.

Abg. Dr. Menger wiederholte die Anfrage wegen des Baues der Linie Freudenthal—Engelsberg—Klein-Mohrau und bat um Antwort.

Titel „Staatseisenbahnbau“ wurde sodann angenommen, worauf Berichterstatter Abg. Dr. Exner über „Staatseisenbahnbetrieb“ referirte.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner erörterte die Hauptziffern der Einnahmen und der Bedeckung und beantragte die Ueberstellung einer Reihe von Posten aus dem Investions-Präliminare in das ausserordentliche Erforderniss und umgekehrt, wodurch sieh eine Erhöhung des ausserordentlichen Credites für den Betrieb von rund 40.000 fl. ergibt. Redner bespraeh eingehend die Betriebskosten, deren Ansteigen sich bedenklieh bemerkbar mache, und verglich dieselben mit den Verhältnissen bei fremdländischen Bahnen; er empfahl die grösste Sorgfalt bei der Budgetirung und Controle, was jedoch nicht eine Verzögerung in

der Besetzung der systemisirten Stellen und noch weniger der Stabilisirung des Arbeiterpersonales zur Folge haben solle.

Abg. Dr. Kaizl führte einige Fälle an, in welchen die Gleichberechtigung bei den Eisenbahnen verletzt wurde, und ersuchte um durchgreifende Abhilfe; er besprach ferner die Ungleichmässigkeit der Besoldung von Locomotivführern bei den Staatsbahnen und verlangte einen Anschluss von der Station Pisek an die Schnellzüge, welche zwischen Wien und Eger verkehren, ferner eine Beschleunigung des Personenverkehres auf der böhmischen Transversalbahn. Hinsichtlich der Nordwestbahn sei zu erwarten, dass die Regierung der Gesellschaft den Ausbau des zweiten Geleises auferlege und dem Reichsrathe ein Ermächtigungsgesetz zur Uebernahme des Betriebes vorlegen werde. Er besprach sodann die finanzielle Lage der Staatsbahnen, constatirte im Ordinarium ein ungünstigeres Ergebniss von einer Million und ein namhaftes Anschwellen des Staatszuschusses. Angesichts der wachsenden Deficite sei eine Erhöhung der Tarife unvermeidlich.

Abg. Dr. Ritter von Kozłowski betonte, dass in der vom Herrn Eisenbahnminister berührten Debatte des Polenclubs keineswegs eine Spitze gegen die Person des Herrn Eisenbahnministers enthalten war oder ein Zweifel an seinem guten Willen geäussert wurde. Nicht vom nationalen und politischen Standpunkte aus, sondern vom administrativen und volkswirthschaftlichen sei die Frage der Stellenbesetzung behandelt worden. Die Bedürfnisse eines Landes können nicht lediglich vom grünen Tische aus beurtheilt werden, und es sei daher der Wunsch berechtigt, in der Centrale Männer zu haben, welche die Landesverhältnisse genau kennen. Er wünscht die Betheiligung der Eisenbahn-Verwaltung bei der Gründung grösserer Getreidemagazine und betonte die relativ kleine Zahl der im galizischen Handel gewährten Refactien. Redner interpellirte den Herrn Minister in Bezug auf die Verstaatlichung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec, auf die Tarife dieser Bahn und die Fahrordnung, sowie auch über die Verbindung von Bełzec mit Russisch-Polen.

Se. Excellenz Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg erneuerte zunächst mit Bezug auf die Bemerkungen der Abgeordneten Dr. Kaizl und Dr. Menger die Versicherung, dass eine Begünstigung der Angehörigen irgend einer bestimmten Nationalität ihm vollständig fernliege; auch werde die sprachliche Gleichberechtigung auf das strengste gewahrt, und wenn etwa dennoch Klagen zum Vorscheine kommen sollten, so sei er gern bereit, Abhilfe zu treffen. Bezüglich der zur Sprache gebrachten Localbahn-Angelegenheiten bemerkte der Herr Minister, der langsame Baufortschritt der Pinzgauer Localbahn sei zum Theil auf Schwierigkeiten bei der Grundeinlösung zurückzuführen. Die Localbahn Engelsberg—Freudenthal—Klein-Mohrau sei technisch noch nicht ausgereift, und was die Linie nach Olbersdorf anbelangt, so sei die Detailtrassirung in vollem Zuge.

Die beklagten Anomalien in Bezug auf die Rangeintheilung und Besoldung der Locomotivführer seien hauptsächlich auf die Thatsache zurückzuführen, dass bei Verstaatlichung der einzelnen Hauptbahnen Locomotivführer mit den verschiedenartigsten Bezügen übernommen werden mussten, deren Gleichstellung aus naheliegenden Gründen nicht zulässig schien.

Die beklagte geringe Zugsgeschwindigkeit auf der böhmisch-mährischen Transversalbahn finde ihre Begründung in der Anlage dieser Bahnlinie nach den Typen einer Localbahn, doch sei die Regierung bemüht, nach Zulässigkeit der technischen Voraussetzungen Wandel zu schaffen.

Die in Erinnerung gebrachte Anlage des zweiten Geleises auf der Elbethalbahn werde der Nordwestbahn bei Eintritt der concessionsmässigen Voraussetzungen unbedingt auferlegt werden; die Herstellung dieses Geleises auf dem garantirten Netze wäre jedoch nicht im finanziellen Interesse des Staates gelegen.

Bezüglich der vorgebrachten Beschwerden wegen Wagenmangels will der Herr Minister nicht in Abrede stellen, dass ein solcher namentlich in der letzten Zeit auf dem Staatsbahnnetze bestanden hat, allein es sei bei allem Bemühen der Verwaltung leider nicht möglich, den in der Regel nur periodisch eintretenden, von der momentanen Conjunctur namentlich der Getreide- und Kohlenpreise bedingten Schwankungen Rechnung zu tragen.

Der Herr Minister führte sodann die ziffermässigen Daten über die in den letzten Jahren eingetretene bedeutende Zunahme des Güterverkehres einerseits und der Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen andererseits an, verwies auf die im Interesse einer raschen Wagencirculation bisher getroffenen Massnahmen und sprach die Erwartung aus, dass nach Durchführung der im vorliegenden Budget beantragten weiteren ausgiebigen Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen den beklagten Uebelständen im Grossen und Ganzen abgeholfen werden wird.

Der Herr Minister dankte im weiteren Verlaufe seiner Rede dem Abg. Dr. Ritter von Kozłowski für die Versicherung der Sympathie des Parteiverbandes, dem dieser Abgeordnete angehört, und erörterte sodann eingehend die Massnahmen, welche insbesondere auf tarifarischem Gebiete getroffen wurden, um dem individuellen wirthschaftlichen Bedürfnisse Galiziens in gleicher Weise wie jenem der übrigen Provinzen gerecht zu werden. Insbesondere seien mit Rücksicht auf die speciellen Verhältnisse Galiziens begünstigende Ausnahmen bei der seinerzeitigen Tariferhöhung zugestanden und für jene Artikel, welche das Hauptcontingent der transportirten Güter bilden, wie Spiritus, Petroleum, Erdwachs, Zucker u. s. w., ermässigte Tarife eingeführt worden. Auch die Klagen über die angebliche tarifarische Bevorzugung der russischen Getreidetransporte zum Nachtheile der inländischen Production seien vollständig unbegründet. Die Staatseisenbahn-Verwaltung gewähre für diese Transporte keinerlei Begünstigung, sondern sie sei lediglich bestrebt, durch Uebernahme der Tarifsätze der ausländischen Concurrenzroute diese für die finanziellen Ergebnisse des Staatsbetriebes so wichtigen Transporte zu erhalten.

Die gestellte Anfrage wegen Verstaatlichung der Localbahn Lemberg-Bełzec beantwortete der Herr Minister dahin, dass hierüber Verhandlungen im Zuge seien, welche hoffentlich bald zu einem günstigen Abschlusse gelangen dürften.

In Bezug auf den Anschluss der genannten Localbahn an das russische Bahnnetz, gegen welches Project die russische Regierung sich seinerzeit ablehnend verhalten habe, sei in neuerer Zeit eine Anregung nicht vorgekommen.

Abg. Dr. Piętak urgirte die Ausführung der seit mehreren Jahren beschlossenen Erweiterung des Centralbahnhofes in Lemberg und die Berücksichtigung der diesbezüglichen Wünsche der Gemeindevertretung.

Abg. Dr. Menger bemerkte gegenüber den neuerlichen Ausführungen, dass die Regierung doch selbstverständlich an dem Standpunkte festhalten müsse, dass nur die Fähigkeit, bei gleicher Fähigkeit die zurückgelegte Dienstzeit bei Besetzung von Stellen Ausschlag geben müsse. Wenn nach den Zahlenverhältnissen der Bevölkerung die höchsten Aemter zu besetzen wären, würden gerade die fähigsten Leute zurückgesetzt werden, worunter die Interessen des Staates sehr leiden müssten.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner betonte in seinem Schlussworte ebenfalls, dass im Eisenbahndienste nur die Qualification in fachlicher Beziehung und die wirklichen Leistungen im Berufe ausschlaggebend sein können und die Nationalität bei der Centralleitung gar nicht in Frage kommen dürfe. Gegenüber dem Abg. Dr. Kaizl müsse er sich gegen jede Tariferhöhung aussprechen, da doch endlich in dieser Beziehung Stabilität einzutreten habe. Für die zukünftige Budgetirung empfehle der Berichterstatter ausser dem bereits Vorgebrachten, dass die Reste der Investitionsfonds der einzelnen Bahnen in Hinkunft dem Investitions-Präliminare einzuverleiben seien, und dass in Beziehung auf den mangelhaften Park an Fahrbetriebsmitteln ausgiebiger im regelmässigen Budget vorgesorgt werden solle.

Die in Verhandlung gestandenen Posten wurden sodann angenommen, womit der Etat des Eisenbahnministeriums erledigt erscheint.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. November die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von der Marktgemeinde Polnisch-Ostrau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige elektrische Kleinbahn vom Dreifaltigkeitsschachte in Polnisch-Ostrau zum Anschlusse an die Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nebst Abzweigungen zur Ziegelei in Muglinau und zur Sodafabrik in Hruschau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 11.819/I.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Eisenconstruction.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Plan für die Eisenconstruction des Objectes km 45·108 der Theilstrecke Rakonitz—Petschau wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 10.434/I.]

Localbahn Tirschnitz-Schönbach. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen betreffend das Project für die Localbahn Tirschnitz-Schönbach auf den 30. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut.

[E.-M.-Z. 14.090/.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Personen-Wartehalle in Liderzowitz.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Errichtung einer Personen-Wartehalle in der Haltestelle Liderzowitz der Nordbahnstrecke Rohatetz—Bisenz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8072/IV.]

— Bauconsensertheilung für ein Schleppgeleise von der Station Zabierzów zum Kalkofen der Firma Lewkowicz, Kranzler & Co.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der bauwerbenden Firma Lewkowicz, Kranzler & Co. zur Ausführung des — auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung vom 22. Juni 1895, bezw. der Nachtragsverhandlungen vom 6. Mai und 15. Juni 1896 modificirten — Projectes für die Herstellung eines von der Station Zabierzów der Linie Wien—Krakau abzweigenden und zum Kalkofen der genannten Firma führenden Schleppgeleises den Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 6649/IV.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Auflassung des Wegüberganges in km 19·98.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der am 26. September stattgefundenen politischen Begehung die Bewilligung zur Auflassung des Wegüberganges in km 19·98 der Linie Kojetein—Bielitz ertheilt. [E.-M.-Z. 5857/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Luxuszug Wien—Bozen—Meran. Der Luxuszug Wien—Meran, Wien ab 7 U. 10 M. Früh, Meran an 10 U. 30 M. Abds., verkehrt vom 14. November 1896 bis incl. 24. April 1897 jeden Samstag, der Luxuszug Meran—Wien, Meran ab 7 U. Früh, Wien an 10 U. Abds., vom 17. November 1896 bis incl. 27. April 1897 jeden Dienstag. Die beiden Züge bestehen aus den erforderlichen Conducteurwagen, drei vierachsigen Salonwagen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und einem Speisewagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Bis zur Höhe der Maximalbelastung können diesen Zügen ausnahmsweise auch Sonderwagen beigegeben werden. Diese Züge können bei Lösung einer Schnellzugsfahrkarte I. Classe und Aufzahlung der Zuschlagsgebühr benützt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. December:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14.96·5.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. Jahre 1888, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 31. December:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Mk. 30.— und 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten. Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Rückzahlungen.

Ab 1. December:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. Jahre 1888 (verlost am 1. September).

Eisenbahn-Rentenbank. 4 pCt und 4½ pCt. Obligationen.

Ruma-Vrdniker Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 30. Juni).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juni).

Ab 31. December:

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten (verlost am 13. Mai).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXXVII. Stückes.) Das am 20. November herausgegebene CCXXXVII. Stück enthält unter

Nr. 2692: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. November 1896, Z. 108.711, betreffend die Gestattung der Zufuhr von Rindern und Schafen von Budapest ausschliesslich nach dem Centralviehmarkt zu St. Marx in Wien.

Nr. 2693: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. November 1896, Z. 19.970, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Valcea in und durch die Bukowina.

— (Inhalt des CCXXXVIII. Stückes.) Das am 21. November herausgegebene CCXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2694: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 18. November 1896, Z. 19.513,II, betreffend Sperrverfügungen für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 2695: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. November 1896, Z. 13.557, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2696: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 16. November 1896, Z. 17.597, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2697: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an die k. k. Statthalterei / Landesregierung Triest, Laibach und Graz vom 17. November 1896, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aller Art aus Bosnien und der Herzegowina nach Italien.

Nr. 2698: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. November 1896, Z. 108.237, betreffend die Behebung der für die Gemeinden Aspang und Reichenau im politischen Bezirke Neunkirchen ertheilten Bewilligung zum Bezuge von lebenden ungarischen und croatisch-slavonischen Schlachtschweinen.

— (Inhalt des CCXXXIX. Stückes.) Das am 23. November herausgegebene CCXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2699: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern an die politischen Landesbehörden vom 20. November 1896, Z. 38.167, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz.

Nr. 2700: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 7. November 1896, Z. 146.105 I, betreffend theilweise Aufhebung von Viehverkehrsbeschränkungen rücksichtlich des Bezirkes Bugojno und des Expositursbereiches.

Nr. 2701: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 18. November 1896, Z 19.885, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Prahova.

Nr. 2702: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. November 1896, Z. 184.962, betreffend Sperrverfügungen wegen des Bestandes der Maul- und Klauenseuche in Mähren.

Nr. 2703: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. November 1896, Z. 185.959, betreffend Sperrverfügungen wegen des Bestandes der Maul- und Klauenseuche in Niederösterreich.

— (Inhalt des CCXL. Stückes.) Das am 24. November herausgegebene CCXL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2704: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. November 1896, Z. 13.756, betreffend Verbot der Einfuhr von Klauenvieh aus dem politischen Bezirke Innsbruck und der Stadt Innsbruck.

Nr. 2705: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 17. November 1896, Z. 99.665, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2706: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 17. November 1896, Z. 98.585, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Mikulińce-Strusów, Trembowla und Chorostków der Linie Tarnopol—Kopyczyńce als Ein- und Ausladestationen für lebende Thiere und für Fleisch.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages XI zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecken Rakonitz—Pladen—Luditz und Protiwitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau gelangt obenbezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die genannten Localbahnstrecken.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 10 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 21. November 1896. [864]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt zu dem vom 1. Juli 1896 giltigen Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Tarifbestimmungen;
2. anderweite, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Bremerhaven und Geestemünde;
3. Einbeziehung der Station Danzig-Hauptbahnhof;
4. Erweiterung des Ausnahmetarifes 17 für Möbel und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze;
5. Erweiterung des Ausnahmetarifes 21 für Sämereien;
6. Erweiterung des Ausnahmetarifes 41 für Glaubersalz;
7. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 19. November 1896. [865]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil II, Heft 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. December 1896 tritt der Nachtrag II zum Tarif-Theil II, Heft 3, in Kraft.

Derselbe enthält:

Ausnahmetarif Nr. 20 für Malz; neue Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 für Möbel aus gebogenem Holze; Aufnahme der Stationen Brüssel (Exposition) und Charleroi (Entrepôt); Aenderungen und Ergänzungen in den Frachtsätzen, sowie Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Pfennig = 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. November 1896. [866]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt im obbezeichneten Eisenbahnverbande ein Nachtrag IV zum Tarife, Theil II, Heft 1, zur Einführung. Derselbe enthält die Einbeziehung neuer Verbandstationen, Erweiterung und Aenderung der bestehenden Tarife, Einführung der neuen Ausnahmetarife Nr. 41 für Tabak, Nr. 42 für Hopfen, Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Die vorkommenden Tariferhöhungen treten erst am 15. Jänner 1897 in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages IV sind bei den Verbands-Verwaltungen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 24. November 1896. [867]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverband

über Hoek van Holland / oder Rotterdam —Harwich und Vlissingen— Queenboro.

Einführung eines neuen Tarifes.

In der im Verordnungsblatte vom 21. November 1896, Nr. 134, enthaltenen Publication über die Einführung eines neuen Tarifes für den obigen Verkehr soll der hiedurch aufgehobene Tarif vom 1. Juni 1894 richtig mit Theil II, **Heft G**, bezeichnet sein.

Wien, am 23. November 1896. [868]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Juli 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Coaks vom 1. Juli 1896 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält ausser Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Tarifbestimmungen auch erhöhte Frachtsätze.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 20. November 1896. [869]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 1. Jänner 1897 gelangen in der Station Gmünd directe Fahrkarten nach Karlsbad zu den nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von Gmünd nach	Schnellzug	Bis Eger Schnellzug, ab Eger Personenzug		Personenzug	
	II. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden österr. Währung				
Karlsbad .	11·79	11·13	5·88	8·07	4·35

Wien, am 24. November 1896. [870]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Rollfuhrdienstes Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Station Wien (Matzleinsdorf).

Mit 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf wird in der Station Wien (Matzleinsdorf) Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Sinne des § 68 des Betriebsreglements der Rollfuhrdienst etablirt und dessen Besorgung der Allgemeinen österreichischen Transport-Gesellschaft in Wien übertragen.

Die für diesen Rollfuhrdienst festgesetzten Zustreifgebühren betragen:

Zwischen Frachtenbahnhof Matzleinsdorf und	Für Sendungen im Gewichte bis 50 kg	über 50 kg für je 100 kg
	Heller per Sendung und Frachtbrief	
IV. und V. Bezirk, Favoriten (X.), Gaudenzdorf, Ober- und Untermeidling (XII.)	50 *)	30 *)
I. Bezirk, Leopoldstadt, Brigittenau, Prater, Praterquai (II.), III., VI., VII., VIII. und IX. Bezirk	60 *)	40 *)
Simmering, Hietzing, Unter-Sanct Veit, Baumgarten, Breitensee, Penzing (XIII.), XIV., XV., XVI. Bez., Hernals (XVII.), Währing, Weinhaus, Gersthof (XVIII.), Ober- und Unterdöbling (XIX.)	70 *)	50 *)

*) plus einem 20percentigen Zuschlage für die Zustreifung von den obigen Bezirken nach dem Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf.

Obige Gebühren verstehen sich für die Abholung von den ebenerdigen Localen, Magazinen u. dgl., bezw. für die Zustellung bis in dieselben.

Die Abholung und Zustellung von Gütern aus Kellerräumlichkeiten, bezw. bis in dieselben oder aus einem höheren Stockwerke als das Erdgeschoss, bezw. bis in dasselbe, werden über Verlangen der Parteien in dem Falle besorgt, wenn die einzelnen Colli höchstens 50 kg per Stück wiegen und von einem Manne getragen werden können.

Für diese Besorgung ist eine separate Gebühr von 20 Hellern per auch nur angefangene 50 kg zu entrichten.

Für die im Tarif-Theil I als „sperrig" bezeichneten Güter, sowie für Claviere und eiserne Cassen ist die einundeinhalbfache Zustreifgebühr zu entrichten.

Für Deck- und Bindemittel sind keine besonderen Gebühren zu entrichten, hingegen für vorkommende Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslagen zu vergüten.

Besondere Bestimmungen.

Von der Zustreifung sind ausgeschlossen:

a) Wagenladungsgüter;
b) Frachtgüter, welche mit Frachtbriefen anlangen, in denen der Absender die Bemerkung angesetzt hat, dass die Sendung nicht zuzustreifen, sondern zu avisiren ist;
c) Frachtgüter, welche an solche Parteien adressirt sind, die bei der Station Matzleinsdorf das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustreifen, sondern zu avisiren sind;
d) Frachtgüter, welche mit Nachnahmen in höheren Beträgen als 400 Kronen belastet sind, insofern nicht specielle Abmachungen mit den Adressaten bestehen.

Die Organe der Allgemeinen österreichischen Transport-Gesellschaft haben die Verpflichtung, den Zustreiftarif bei sich zu führen und denselben über Verlangen den Parteien vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationschef in Wien (Matzleinsdorf), eventuell bei der General-Direction einzubringen.

Wien, im November 1896. [871]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Eröffnung einer Ueberladestelle in Osterode.) Am 15. November wurde auf der Station Osterode i. Ostpr. eine Ueberladestelle für Wagenladungsgüter eröffnet, welche auf dem Wasserwege zur Bahnverfrachtung ankommen oder zur Weiterbeförderung auf dem Wasserwege bestimmt sind. Für Ladungen, welche nach dieser Ueberladestelle zur Entladung gestellt werden, oder welche von dieser Ueberladestelle herrühren, wird neben der tarifmässigen Fracht für Osterode i. Ostpr. eine Umschlagsgebühr von 1 Mk. 50 Pfg. für jeden Wagen erhoben.

— (Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb.) Am 15. November sind im Verkehr von Station Stockheim in Bayern der Bayerischen Staatsbahn nach den Stationen Burgsolms, Giessen, Lollar und Wetzlar des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., sowie nach Station Siegen des Directionsbezirkes Elberfeld directe Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz etc. zur Einführung gekommen. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirkes Berlin und Stationen der Prinz Heinrich-Bahn. (Einführung eines neuen Tarifheftes.) Unter Aufhebung der sämmtlichen Frachtsätze für die Stationen des Directionsbezirkes Berlin in dem Heft 12 vom 1. December 1891 mit Nachträgen kommt für den Verkehr genannter Stationen mit Stationen der Prinz Heinrich-Bahn am 1. Jänner 1897 ein neues Tarifheft (Nr. 18) mit theils ermässigten und theils erhöhten Frachtsätzen zur Einführung. Für gewisse Stationsverbindungen, welche bisher keinen directen Verkehr gehabt haben, wird die directe Abfertigung aufgehoben. Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der kais. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. December 1895. (Einbeziehung der Station Osthofen.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 wird die Station Osthofen der Hessischen Ludwigsbahn in den obenbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2017	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Saybusch-Zablocie	Brünn Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897		Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe A auch dann, wenn das tarifmässig festgesetzte Quantum von 5000 kg mit mehreren auf eine und dieselbe Firma als Versenderin lautenden Frachtbriefen aufgeliefert, jedoch in einem Wagen verladen wird		Im Kartirungswege		
2018	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Chemikalien, und zwar: a) feste, der Classe B, als Soda und Chlorkalk b) der Classe A und Säuren	Hruschau, Petrowitz und Saczakowa	Wien Nordbahnhof, Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Brünn Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897		a) Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe B auch dann, wenn von den genannten Artikeln, einzeln oder zusammen, das tarifmässig festgesetzte Quantum von 10.000 kg mit mehreren auf eine und dieselbe Firma als Versenderin lautenden Frachtbriefen aufgeliefert, jedoch in einem Wagen verladen wird b) Frachtberechnung zu den Frachtsätzen der Classe A auch dann, wenn von den genannten Artikeln, einzeln oder zusammen, das tarifmässig festgesetzte Quantum von 5000 kg mit mehreren auf ein und dieselbe Firma als Versenderin lautenden Frachtbriefen aufgeliefert, jedoch in einem Wagen verladen wird		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	2019	2020
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	3		
für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	2. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	2. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		1. Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	1. Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
		Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik] und nach Oberlaa)	Klein-Schwechat (für Kaiser-Ebersdorf)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von im neuen Wiener Gemeindegebiete am Wienerberge und Laaerberge angesiedelten Firmen nach Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) und Oberlaa, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt werden müssen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von Kaiser-Ebersdorfer Firmen nach Station Klein-Schwechat, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt werden müssen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Das Zugeständniss wird gemacht			
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der K.F.N.B. u. O.F.E. vom 1. October 1894	Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Locaitarif vom 1. Jänner 1897	Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896
		Verschieden	Verschieden
		38·5 kr.	87 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	Verschieden
		36·5 kr.	83 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	2 kr.	4 Heller
		2 kr.	4 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche die bahnämtliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), bezw. Oberlaa bezogen und nach dem Wienerberge bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Station Klein-Schwechat die Bestätigung zu tragen haben, dass die Sendungen von den Adressaten in Klein-Schwechat bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	Der nebenbezifferte Frachtnachlass ad 2. wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt	Der nebenbezifferte Frachtennachlass ad 2. wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdaner des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt

Fortlaufende Nummer	2021	2022	2023
1	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
2			
3			
4	Kohlen, mineralische, und Coaks	Kohlen, mineralische, und Coaks	Kohlen, mineralische, und Coaks
5	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
6	Zöptau	Zöptau	Wichstadtl-Lichtenau, Grulich, Grumberg-Mohrau, Hannsdorf, Märzdorf, Eisenberg a. d. M.
7	Stefanau	Stefanau	Stefanau
8	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen
9	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
10	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Augnst 1896	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom I. August 1896
11	56·4 Heller	74·6 Heller	76·6 / 84·6 / 82·6 / 78·6 / 76·6 / 86·6 Heller
12	50·4 Heller	72·6 Heller	73·6 / 81·6 / 79·6 / 75·6 / 73·6 / 83·6 Heller
13	6·0 Heller	2·0 Heller	3 / 3 / 3 / 3 / 3 / 3 Heller
14	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Das Zugeständniss wird gemacht

- Die Publication erfolgt von der und im Namen der
- für Artikel
- für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von / nach
- bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit
- Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
- Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
- per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr); Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
- Art der Durchführung
- Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
- Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung		Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
2024	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohle und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897, bezw. directer Tarif mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 15. September 1891	kr. 24·0	kr. 19·7	kr. 4·3	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen von Karwin nicht betheiligt
					Granica				24·3	16·8	7·5			
				M.-Ostrau	Szczakowa Granica				23·6 24·0	19·7 16·8	3·9 7·2			
				Hruschau	Szczakowa Granica				23·4 23·8	19·1 16·3	4·3 7·5			
				Karwin	Szczakowa Granica				25·7 25·9	21·4 18·4	4·3 7·5			
			Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa			24·0	17·5	6·5			
					Granica				24·3	16·8	7·5			
				M.-Ostrau	Szczakowa Granica				23·6 24·0	17·1 16·5	6·5 7·5			
				Hrnschau	Szczakowa Granica				23·4 23·8	16·9 16·3	6·5 7·5			
				Karwin	Szczakowa Granica				25·7 25·9	19·2 18·4	6·5 7·5			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2025	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	M.-Ostrau	Troppau F.N.K.B.	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	kr. 11·9	kr. 7·9	kr. 4·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Verseuderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Ottendorf bei Troppau				18·6	14·6	4·0			
					Schönstein				18·4	16·6	1·8			
					Mladetzko				21·1	18·6	2·5			
					Eckersdorf				21·9	19·8	2·1			
					Freihermersdorf				22·9	21·8	1·1			
					Bennisch				24·3	23·8	0·5			
				M.-Ostrau	Troppau K.F.N.B.				10·5	7·9	2·6			
					Ottendorf bei Troppau				17·2	14·6	2·6			
					Schönstein				17·0	16·6	0·4			
					Mladetzko				19·7	18·6	1·1			
					Eckersdorf				20·5	19·8	0·7			
2026	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, resp. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (k O B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Revier	Czernotin-Keltsch	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Nachtrag IV vom 1. Februar 1895 zu dem ab 1. April 1889 giltigen Tarife für Sendungen mineralischer Kohlen etc. von Stationen des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		kr. 20·2	kr. 19·4	kr. 0·8	Im Kartirungswege		
				M.-Ostrau					19·6	18·8	0·8			

Fortlaufende Nummer	1	2027	2028
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der und im	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanhabnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Koblengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelhahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbabnbof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbabn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmünduug der im Privatbesitze befindlichen Flügelbabnen in die Montaubahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Micbalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiuer Reviere
nach	5	a) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, gleichviel in welchem Heizhause der genannten Bahnverwaltung dieselben Verwendung finden	b) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, wenn dieselben nachweislich in den über Wien (Matzleinsdorf) hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Bahnverwaltung verwendet werden	Brüsau-Brünnlitz	Triebitz und den darüber binaus gelegenen Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellscbaft, insoweit tarifmässig via Olmütz instradirt wird
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 51.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft bestimmt sein dürfen und unter der Adresse eines Heizhauses der Südbahn-Gesellschaft, oder des Stationschefs in Matzleinsdorf, wobei jedoch bei der letzteren Adressirung aus den Frachtdocumenten zu ersehen sein muss, dass die Weiterbeförderung an ein Heizhaus der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen hat. Erscheinen der contrahirenden Firma auf den Frachtdocumenten als Versenderin	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrecbtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Bezeichnung	8	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Ausnahmetarif für den Oesterr. Koblenverkebr vom 1. Jänner 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	b) 38·3 kr.	a) 38·3 kr.	103·6 Heller	Verschieden
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	b) 28·0 kr.	a) 32·0 kr.	96·4 Heller	Verschieden
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	b) 10·3 kr.	a) 6·3 kr.	7·2 Heller	10·4 Heller
Art der Durchführung	12	Ad a) Im Kartirungswege. Ad b) Durch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. per 100 kg und Rückvergütung von 4 kr. per 100 kg aus demselben	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Docnmente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Ad b) Auf die contrahirende Firma als Versenderin lautende, alle im Laufe des Jahres 1897 expedirte Sendungen nachweisende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und ein von der Südbahn-Gesellschaft gefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien (Matzleinsdorf) verwendete Kohle nachznweisen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerknngen	14	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. per 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung des Verfrachtungsquantums von 51.000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und biefür eventnell eine angemessene Cantion zu erlegen	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden ans den Gebübrenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze nach Triebitz und den darüber binaus gelegenen Stationen, bezw. die Gebührenantbeile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnacblass von 10·4 Heller per 100 kg um die gleiche Differenz reducirt

Fortlaufende Nummer	1	2029	2030
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen und im der	3		
für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn iu Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. vou der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn. dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn ln die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
nach		Sternberg / Olmütz	Oswięcim
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen — und gilt in der Zeit	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** / **Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben nnter der Adresse dieser Verwaltuug oder einer von deren Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässlgen Bestimmungen. Verwendnng der Sendungen zu Reglezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Anflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder elner von deren Dienstesstellen. durch welche dieselben anch übernommen werden müssen
	7	Vom 1. Jäuner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	23·8 kr. / 22·2 kr.	18·9 kr.
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	19·8 kr. / 19·2 kr.	12 kr.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	4 kr. / 3 kr.	6·9 kr.
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Anf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lantende Frachtbrief-Dupllcate, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisses
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	2031	2032
1		
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostran bis znr Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen ans dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostran bis znr Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen ans dem Dombrau-Karwiner Reviere
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	a) Wien Nordbahnhof-Donaunferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, gleichviel in welchem Heizhanse oder bei welcher anderen Dienststeile der genannten Verwaltung dieselben Verwendung finden	b) Wien Nordbahnhof-Donaunferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, wenn dieselben nachweislich in den über Wien binaus gelegenen Heizhäusern oder bei einer anderen über Wien binaus gelegenen Dienstesstelle der genannten Verwaltung verwendet werden
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Sayhusch-Zablocie	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlnng der Fracbt für das wirkliche Gewicbt, mindestens jedocb für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrecbthaltung der einscblägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zn Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen nnd Auflieferung derselben nnter der Adresse dieser Verwaitnng oder einer von deren Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	**Nachweisnng eines Minimal-Verfrachtungsqnantums von 40.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlnng der Fracbt für das wirkliche Gewicht, mindestens jedocb für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Anflieferung der Sendungen, welche lediglich zn Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein dürfen, nnter der Adresse eines Heizhauses oder einer anderen Dienstesstelle der genannten Verwaltung; Erscbeinen der contrabirenden Firma anf den Fracbtbriefen als Versenderin
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende Decemher 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	20·4 kr.	a) 38·5 kr. / b) 38·5 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebübr)	15·3 kr.	a) 32·0 kr. / b) 28·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5·1 kr.	a) 6·5 kr. / b) 10·5 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	ad a) Im Kartirungswege / ad b) Durch Anwendung des Kartirngsfrachtsatzes von 32 kr. per 100 kg und Rückvergütung von 4 kr. per 100 kg ans demselben
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpnnktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Fracbtbrief-Duplicate, die nicbt wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nacb Ablanf des Zugeständnisses	ad h) Anf die contrahirende Firma als Versenderin lautende, alle im Lanfe des Jabres 1897 expedirten Sendnngen nacbweisende Frachtbrief-Duplicate, die nicbt wieder zurückgestellt werden, nnd ein von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ansserhalb Wien verwendete Kohle nacbgewiesen ist, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		Znm Zwecke der Erlangnng des Kartirungsfrachtsatzes von 32 kr. per 100 kg ist die unbedingte Garantie der Anflieferng eines Verfracbtungsqnantums von 40.000 metr. Tonnen Seitens der anf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und biefür eventnell eine angemessene Caution zu erlegen
	13	
	14	

Fortlaufende Nummer	2033	2034
1		
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
2		
3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
4		
5 — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Karwin	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
5 — nach	Hradisch K.F.N.B.	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof
6 — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von a) 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) b) 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg) c) 40.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation auch übernommen werden müssen
7 — und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
8 — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1897, bezw. directer Tarif mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 15. September 1891	Localtarif vom 1. Jänner 1897
9 — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	24·9 kr.	a) 38·5 kr. b) 38·5 kr. c) 38·5 kr.
10 — per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	20·9 kr.	a) 34·6 kr. b) 33·3 kr. c) 32·0 kr.
11 — per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 kr.	a) 3·9 kr. b) 5·2 kr. c) 6·5 kr.
12 — Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13 — Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel von Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht hereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
14 — Besondere Bemerkungen	An der Frachthegünstigung von Karwin ist die Kaschau-Oderberger Eisenbahn nicht betheiligt	

Fortlaufende Nummer	2035	2036
Die Publication erfolgt	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	Ostrau-Friedlander Eisenhahn	Ostrau-Friedlander Eisenhahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineraiische
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ostrau-Witkowitz	Ostrau-Witkowitz
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hrachowetz	Wsetin
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahiung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen Vom 1. Jänner 1897 his Ende Decemher 1897	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen Vom 1. Jänner 1897 his Eude Decemher 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn vom 1. August 1889 his Krasna uud ah der letzteren Station Gehührentarife für die Localhahnen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn vom 1. Juni 1888	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn vom 1. August 1889 his Wall.-Meseritsch und ah der letzteren Station Gebührentarife für die Localhahnen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn vom 1. Juni 1888
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	26·3 kr.	30·8 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	22·1 kr.	28·0 kr.
per 100 kg: Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gehühr)	4·2 kr.	2·8 kr.
Art der Durchführnng	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegeu welche dieLiquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpnnktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf die reclamirende Firma ais Versenderin lautende Frachthrief-Duplicate. die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ahlauf des Zugeständnisses	Anf die reclamirende Firma ais Versenderin lautende Frachthrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Der nehenhezifferte Frachtnachiass wird ans den Gehührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn gewährt	Der nehenhezifferte Frachtnachiass wird ans den Gehührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn gewährt

Fortlaufende Nummer	2037	2038
1		
Die Publication erfolgt — von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt — und im Namen der	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Kohlen, mineralische	Kleinkohle (Coakskohle)
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Ostrau-Witkowitz	Hrnschan
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Roźnan	M.-Ostran transito (für Sendungen nach der Central-Coaksanstalt, dem Carolinenschachte, dem Tiefbauschachte und den Jaklowetzschächten auf der M.-Ostrauer Montanbahn)
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Entrichtung der Transportgebühren durch den auf die Begünstigung im Rückvergütungswege reflectirenden Versender
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Bis Krasna directer Ausnahmetarif für mineralische Kohlen vom 1. August 1889 und ab Krasna Gehührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	Localtarif vom 1. Jänner 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	28·7 kr.	4·5 kr.
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	25·7 kr.	a) 3·3 kr. b) 2·2 kr.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3·0 kr.	a) 1·2 kr. b) 2·3 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Ad a) Im Kartirungswege; Ad b) Durch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes von 3·3 kr. per 100 kg und Rückvergütung von 1·1 kr. per 100 kg aus demselben
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Ad b) Auf den auf das Zugeständniss reflectirenden Versender als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	In das Minimal-Verfrachtungsquantum von 30.000 metr. Tonnen werden auch die innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses vom Franzschachte in Przivos (Station M.-Ostran) nach der Central-Coaksanstalt, dem Carolinenschachte, dem Tiefbauschachte und den Jaklowetzschächten auf der M.-Ostraner Montanbahn verfrachteten Kleinkohlen-Sendungen eingerechnet, ohne dass dieselben jedoch irgendwie honificirt werden
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2039	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Alt-Sandez	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Nachtrag IV vom 1. Februar 1895 zu dem ab 1. April 1889 giltigen Tarife für Sendungen mineral. Kohlen etc. von Stationen des Hauptbahnnetzes der K.F.N.B. nach Stationen der Localbahnen der K.F.N.B.		Heller	Heller	Heller		Anf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Belz			Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. October 1896	84·6	81·8	2·8	Im Rückvergütungswege		
					Biecz				108·6	105·8	2·8			
					Bogdańowka-Kamionka				80·6	77·8	2·8			
					Boryslaw				138·6	135·8	2·8			
					Bnczacz				112·6	109·8	2·8			
					Baranów				144·6	141·8	2·8			
					Bursztyn				80·6	77·8	2·8			
					Brzeznica				126·6	121·8	4·8			
					Chabówka				41·4	33·8	7·6			
					Chmielów				66·6	61·8	4·8			
					Czernowitz				82 6	79·8	2·8			
					Czortków				150·6	147·8	2·8			
					Dobrzechów				150·6	147·8	2·8			
					Drohobycz				86·6	81·8	4·8			
					Frysztak				110·6	107·8	2·8			
					Gorlyce				86·6	83·8	2·8			
					Gródek				80·6	77·8	2·8			
					Hadynkowce				102·6	101·8	0·8			
					Hnsiatyn				154·6	151·8	2·8			
					Iwonicz				158·6	155·8	2·8			
					Jaroslan				88·6	85·8	2·8			
					Jasło				86·6	85·8	0·8			
					Jaślany				84·6	81·8	2·8			
					Kalusz				78·6	75·8	2·8			
					Kopyczyńce				126·6	123·8	2·8			
					Korczów bei Uhnów				156·6	153·8	2·8			
					Kalwarya				106·6	103·8	2·8			
					Kolomea				48·6	45·8	2·8			
					Krosno				140·6	137·8	2·8			
					Lańcut				86·6	85·8	0·8			
					Lemberg				82·6	79·8	2·8			
					Limanowa				110·6	105·8	4·8			
					Maków				80·6	73·8	6·8			
					Marcinkowice				58·6	53·8	4·8			
					Maxymówka				84·6	77·8	6·8			
					Moderówka				136·6	133·8	2·8			
					Mościska				86·6	81·8	4·8			
					Mnszyna-Krynica				98·6	95·8	2·8			
					Mielec				90·6	87·8	2·8			
					Nepolokoutz				76·6	73·8	2·8			
					Neu-Sandez				148·6	145·8	2·8			
					Nowosielce-Gniewosz				82·6	79·8	2·8			
					Nadbrzezie				94·6	89·8	4·8			
					Podwoloczyska				86·6	81·8	4·8			
					Przeczisz6w				140·6	137·8	2·8			
					Przemyśl				31·4	25·8	5·6			
					Przeworsk				94·6	89·8	4·8			
					Radymno				86·6	81·8	4·8			
					Ropczyce				90·6	87·8	2·8			
					Rzeszów				72·6	71·8	0·8			
					Rymanów				78·6	75·8	2·8			
					Sanok				90·6	87·8	2·8			
					Skawina				94·6	91·8	2·8			
					Snyatyn-Zalncze				38·6	37·8	0·8			
					Stanislan				146·6	143·8	2·8			
					Sncha				132·6	129·8	2·8			
					Tarnopol				58·6	53·8	4·8			
					Tarnobrzeg				132·6	129·8	2·8			
					Wielkie drogi				84·6	81·8	2·8			
					Zagórz				42·6	37·8	4·8			
					Zarszyn				94·6	91·8	2·8			
					Zator				92·6	89·8	2·8			
					Zborów				31·4	25·8	5·6			
					Zbydniów				124·6	121·8	2·8			
					Zloczów				86·6	83·8	2·8			
					Znczka				114·6	111·8	2·8			
									150·6	147·8	2·8			
				Trzebinia	Brzeznica				34·4	33·8	0·6			
					Limanowa				74·4	73·8	0·6			
					Marcinkowice				78·4	77·8	0·6			
				Szczakowa	Andrychau				26·8	25·5	1·3			
					Kalwarya-Zebrzydówska				22·3	20·2	2·1			
					Kozy				22·1	21·3	0·8			
					Wadowice				27·3	26·0	1·3			

Fortlaufende Nummer	2040	2041			2042
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische			Kohlen, mineralische
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Szczakowa	Szczakowa		Trzebinia	Trzebinia
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Oswięcim	Oswięcim loco	Bielitz Lobnitz Saybusch-Zablocie	Bielitz Lobnitz Saybusch-Zablocie	Szczakowa
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Anflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienstesstellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen Vom 1. Jänner 1897 bis Ende Decemher 1897	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1897			**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen Vom 1. Jänner 1897 bis Ende Decemher 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897			Localtarif vom 1. Jänner 1897
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	12·2 kr.	18·1	16·1	15·1	12·2
		20·3	18·3	17·4	6·5 kr.
Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	6·9 kr.	15·6	13·7	12·6	11·3
		17·8	16·0	14·9	5·4 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr) per 100 kg	5·3 kr.	2·5	2·4	2·5	0·9
		2·5	2·3	2·5	1·1 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege			Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Anf die reclamirende Firma als Versenderin lantende Frachtbrief-Dnplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zugeständnisses			Anf die reclamirende Firma als Versenderin lantende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zngeständnisses
Besondere Bemerknngen					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2043	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	O s w i ę c i m	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 9000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	8·7 kr.	6·9 kr.	1·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2044	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	T r z e b i n i a	K r a k a u	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	11·8 kr.	9·0 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wageniadungen

den Stationen des kgl. Eisenhahn-Directionshezirkes Kattowitz, als: a) Radzionkaugrube, Karsten-Centrnmgruhe, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Gleiwitz, Zahrze, Zabrze-Coaksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube, Schuiederschacht, Clara- nnd Valentinsebacht der Wolfganggrube, Gutehoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenhornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenhurggrube, Ludwigsglück, Ludwigsglückgruhe, Borsigwerk, Bohrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redenshlickschacht der Florentinegruhe, Schwerinschacht der Florentinegruhe, Schlesiengruhe, cons. Mathildegrnbe, Königshütte, sämmtlichen Schächten der Königsgruhe, Hugoschacht der Gräfin Lauragrnbe, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgruhe; h) Laurahütte, Ficinnsschacht, Chasseeschacht der Fannygrube, Richterscbächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrnhe, Marthaschacht der Karlsegengrube; c) Kattowitz, Karolinengruhe O.S.E., Waterloogruhe, Ferdinandgrube, Georggruhe, Wildensteinsegengrnbe (Grundmannschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Myslowitz, Myslowitzgruhe, Brzezinka, nene Przemsagrube, cons. Wandagrnhe, Imielin; d) Karolinengrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Wildenstelnsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacbt), Orzesche, Emmagrube, Beatenglück-, Hoym- nnd Redengruhe, Czernitz, Charlottengrube; e) Susannaweicbe (Jakobgrube), Emanuelsegen, Nikolai, Bradegruhe, Augustensfreudengrube, Lazisk, Gottmitunsgruhe, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagruhe, Trautschoidsegengrube

R e n n i s c h

Aufrecbthaltung der einschlägigen tarifmässigeu Bestimmungen

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1897

Nachtrag 5 vom 1. April 1896 zum Ausnabmetarife für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenhahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordhahn und der Ostrau-Friedlander Eisenhahn vom 1. October 1894

Betreffende Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife

V e r s c h i e d e n

a) 8 Heller
b) 6 „
c) 5 „
d) 4 „
e) 3 „

I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e

Anf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordhahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses

Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gehührenantbeilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten sich eventuell während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Gehührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den tarifmässigen Frachtsätzen erböben oder erniedrigen, so werden in demselben Masse auch die nebenbezifferten Frachtnachlässe erhöht oder erniedrigt werden

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht, Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerknngen	14

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
		von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2046		Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Stationen des königl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Kozy	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahme-Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	1·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebühren-Antheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. — Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
2047		Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Maxgrube, Karolinengrube O.S.E. und R.O.U.E., cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Brzezinka, Marthaschacht der Carlssegengrube, Susannaweiche (Jakobsgrube), Emanuelsegen	Kenty	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahme-Tarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebühren-Antheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2048	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Andrychau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so werden auch die zugestandenen Frachtnachlässe um die gleiche Differenz reducirt
				Myslowitz							3·5			
				Marthaschacht der Carlssegengrube, Brzezinka, cons. Wandagrube, Georggrube							3·0			
				Louisenglückgrube							2·5			
				Kattowitz, cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Karolinegrube R.O.U.E., Maxgrube, Dentschlandgrube, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Beuthen O.S.E.							2·0			
				Imielin, Susannaweiche (Jakobgrube), Karolinegrube O.S.E., Cleophasgrube							1·5			
				Emannelsegen							1·0			
2049				Den Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Wadowice	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen						8·0			
				Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Carlssegengrube										
				Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Laurahütte, Karolinegrube R.O.U.E., Georggrube, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)							7·5			
				Deutschlandgrube, Karolinegrube O.S.E.							7·0			
				Königshütte, Cleophasgrube, Paulusgrube							6·5			
				Cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)							6·0			
				Susannaweiche (Jakobgrube)							5·0			
				Bradegrube							4·0			
				Emanuelsegen							3·5			

Fortlaufende Nummer	1	2050	2051
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Betheiligten Verwaltungen	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Kohlen, mineralische	Gaskohlen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Myslowitz und Myslowitzgrube; Georggrube; Cleopbasgrnbe; Emanuelsegen	Zabrze Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube; Ludwigsglück; Orzesche
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	Wien Nordbahn-Donauuferbahnbof	Gaswerk Erdberg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Miuimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicbt der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Donauregulirungs-Unternehmung via Wien Nordbahn-Donaunferbahn bestimmt und entweder an die Donauregnlirnngs-Unternehmnng selbst oder an eine Schiffsgesellschaft adressirt sein, und hat auf den Frachtbriefen als Bestimmungsort stets Wien Donauuferbahnbof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und als Empfangsstation Wien Nordbahnhof angegeben zu sein	Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicbt der verwendeten Wagen und Aufrecbthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedocb bis Ende December 1897
Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nnd der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	Localtarife
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	98·8 / 98·8	Besteben keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	108·2 / 107·8	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	110·0 / 109·6	
Art der Durchführung	12	107·2 / 106·6	
Bezeichnung der Documente, gegen welcbe die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Docnmente gescheben muss	13	160/165 / 165/170	
Besondere Bemerkungen	14	Heller	
		Bei einem Conrsstande der österr. Banknoten	
		94·8 / 94·8	
		104·2 / 103·8	
		106·0 / 105·6	
		103·2 / 102·6	
		160/165 / 165/170	
		4·0 / 4·0	
		4·0 / 4·0	
		4·0 / 4·0	
		160/165 / 165/170	
		Bei einem Conrsstande der österr. Banknoten	
		60·3 59·8 / 60·0 59·6	Besteben keine directen Frachtsätze
		kr.	
		160/165 / 165/170	
		58·5 56·2	
		Im Kartirungswege	
		Im Rückvergütungswege	
		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate und bei den Sendungen, welche nicht an die Donauregulirungs-Unternehmung adressirt sind, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate und Fracbtbriefe, wobei die letzteren von der Donauregulirungs-Unternehmnng die Bestätigung darüber zu tragen baben, dass die bezüglicben Sendungen von ihr übernommen wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicbt wieder zurückgestellt	
		Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantbeilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2052	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Blansko	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	83·6 Heller	74·6 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				M.-Ostrau					Heller 83	74·6	8·4			
2053	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenbütte via Sosnowice)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3600 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	15·9 kr.	13·2 kr.	2·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau					Krenzer 15·4	11·5	3·9			
				Hruschau					15·1	11·3	3·8			

Fortlaufende Nummer	2054	2055	2056	2057
1	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt von der 2 / und im Namen der 3		Kascbau-Oderberger Eisenhahn	Holics-Gödinger Localeisenhahn-Actiengesellschaft	Holics-Gödinger Localeisenhahn-Actiengesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) für Artikel 4	Coaks	Coaks	Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks	Braunkohlen
von via Bielitz—Trzebinia 5	Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Trzynietz)	Trzynietz	Göding	Göding
nach via Bielitz—Trzebinia 5	Granica transito	Ustron	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székélyfaln-Bur-Szt. György, Nagy-Lévárd, Malaczká, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székélyfaln-Bur-Szt. György, Nagy-Lévárd, Malaczká, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen 6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Koblen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit 7	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende Decemher 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedocb bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende Decemher 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung 8	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Localtarife	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localeisenhahn-Actiengesellschaft	Kartirungsfrachtsatz laut unmittelbar vorbergebender Ordnungsnummer
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg 9	28·2 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz	11 kr.	7 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) 10	15·7 kr.	12 kr.	7 kr.	5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebübr) 11	7·5 kr.		4 kr.	2 kr.
Art der Durchführung 12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss 13	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständisses			Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen 14				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2058	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Papier, insoweit selbes nach Classe II tarifirt wird	Bielitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anfliefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	0·41 kr. pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Anfnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma als Versenderin von Bielitz auf den Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnen) innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Papiersendungen zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigung nicht honificationsfähig sind
2059	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Robzucker), dann Candiszucker	Marchegg transito (für Sendungen nach Tótmegyer und den darüber hinausgelegenen ungarischen Stationen		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	kr. Bedihošt 35·7 Bisenz-Pisek 21·9 Chybi 52·0 Chropin 32·5 Göding 18·7 Hohenan 12·3 Hradisch 24·0 Hullein 29·0 Kojetein 31·7 Leipnik 33·8 Lundenburg 15·4 M.-Ostran 44·8 Olmütz 34·9 Prerau 31·4 Rohatetz 19·8 Rohrbach i. M. 22·1	Verschieden	Im Kartirungswege		
2060	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Pflastersteine	Napagedl		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Die Pflastersteine müssen für Strassenerhaltungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Napagedl bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897		kr. Ransnitz-Slawikowitz 13·0 Lultsch 13·0 Wischau 11·2 Eywanowitz 10·0	kr. 10·2 10·2 8·4 7·2	kr. 2·8 2·8 2·8 2·8	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2061	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		M a l z	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau (Theil II, Tarifheft 2, vom 1. März 1896 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandsstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife		Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Theil III, Tarifheft 3, des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Tarifheft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Tarifheft 3, des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Güterverkehr) vom 1. December 1894; Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1888 nebst Nachträgen im Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbande; Theil II, Tarifheft 2, vom 1. März 1896 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres, und zwar nur bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	6·5 kr. aus den in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen laut der nebenbezeichneten Verbandstarife	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sendungen nach anderen Verbandsstationen als Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau im Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonificirt. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringirung erfahren, so wird auch eine gleichmässige Reduction des bezüglichen Frachtnachlasses vorbehalten

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt im	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Eisenerze, rohe und geröstete, sowie Manganerze, rohe und geröstete, aus Steiermark, Kärnten und Krain; Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesabbrände, Schwefelkiesrückstände), von den Stationen Aichberg-Steyrermühl, Bruck a. d. M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing und Niklasdorf; Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen-, Schwer- und eisenhältige Converterschlacken, dann Sinteln von Erzen und Sauereisen von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wiener-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie den westlichen und südwestlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen; ferner Magnesia-Kalkstein von den Stationen Klamm, Steinhaus, Vordernberg und St. Michael												
			Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen, welche via k. k. Donauuferbahn auf die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehen		Wien Nordbahnhof transito								
			M.-Ostrau und Schönbrunn										
			Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane										
			Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897										
			Localtarif vom 1. Jänner 1897										
			Verschieden										
			30 kr.		29 kr.								
			Verschieden										
			Im Kartirungswege										

Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen

Fortlaufende Nummer	1	2066	2065	2064	2063
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	3	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen		K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Feldspath der Pos. S—51 der allgem. Güterclassification im Tarife, Theil I	Zink in Platten und Abfällen	Eisen, rohes	Roheisen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Polička (Station der Localbahn Zwittau-Polička)	Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B., und St.E.G.)	M.-Ostrau	Schönbrunn / M.-Ostrau
nach		Carlsbad Chodau Klösterle Neudau Neusattl Schlackenwerth Welchau-Wickwitz	Settenz (A.T.E.)	Granica transito (für Sosnowice loco)	Wien Donauquai-Bahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Bezeichnung	8	Localtarife	Nachtrag II zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895	Localtarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 145 kr. ad b) 134 kr.	38 Heller	46·7 / 47·3 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	59·8 / 60·6 / 64·6 / 61·6 / 64·1 / 57·4 / 64·1 / 62·7 kr.	ad a) 129 kr. ad b) 116 kr.	34·8 Heller	42·4 / 42·4 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		ad a) 16 kr. ad b) 18 kr.	3·2 Heller	4·3 / 4·9 kr.
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütuugswege	Im Kartirngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen	14				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2067	**Südbahn-Gesellschaft**	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Zucker aller Art, exclusive Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker	Eszterbáza-Gyár	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die bezüglichen Sendungen müssen von Triest, resp. Fiume auf dem Seewege nach dem Auslande zur Weiterbeförderung gelangen	Vom 1. December 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife		193		Heller, inclusive Manipulationsgebühr und ungarischer Transportsteuer		
					Fiume					185				
				Vulka-Pordány	Triest					190				
					Fiume					181				
								„ Verschieden						

Im Kartirungswege bei Vorschreibung auf dem Frachtbriefe „Triest Freihafen oder Fiume-Freihafen, sonst im Rückvergütungswege, vorausgesetzt, dass die Sendungen binnen 12 Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest (S.B.), resp. Fiume zum See-Exporte nach dem Auslande gelangen

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der den Transport von der Anfgrabs-Station bis Triest, resp. Fiume nachweisenden Original-Bahn-Frachtbriefe und der den Seetransport von Triest, resp. Fiume nach den ausländischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und See-Capitanates in Triest, resp. des kgl. ungarischen Hafenamtes in Fiume, welche Documente längstens 6 Monate nach der Weiterbeförderung ab Triest, resp. Fiume in Vorlage gebracht werden müssen

(Für Sendungen, welche nach Triest loco oder Fiume loco, dem österr.-ungar. Küstengebiete (Istrien, Küstenland, Croatien, Dalmatien), Bosnien, der Herzegowina oder sonst landeinwärts bestimmt sind, finden diese Frachtsätze keine Anwendung.)

Die im „Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 134 vom 19. November 1895, snb Pos. 1881, verlautbarte Begünstigung wird hierdurch gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2068	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zuckerrüben-Abfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitze-Abfälle aus der Pos. Z-13 Scheidesschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm) aus der Pos. D-12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Przeworsk	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf Entfernungen von: 91 bis 100 km über 100 km 21 bis 40 km über 40 km	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Einheitssätze des A.-T. II des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, mehr einer Mgb. von: 1 kr. 2 kr. 1 kr. 2 kr. pro 100 Kilogramm 2 kr. 1 kr.	1 kr. 2 kr.	Im Kartirungswege		
2069	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	der Stückgutclassen I und II	Rossbach, Station der Localbahn Asch-Rossbach Asch Stadt, Station der Localbahn Asch-Rossbach Asch, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Neusattl, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Bestimmungen des Gütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keinen directen Frachtsätze	In Hellern (Kronenwährg.) Stückgutclasse I 114 88 82	II 108 82 76	Im Kartirungswege		
2070	Buschtěhrader Eisenbahn	Localbahn Welchau Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	Kohle, mineralische, Stein- und Braunkohlen, Kohlenblende, Anthracit, Kohlenschlämpe, Kohlenlösche, Kohlenziegel (Briquettes), Pechkohle, Presskohle, Theerkohle und Coaks	Welchau Wickwitz	Rodisfort Giesshübl Sauerbrunn	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Gebührentarif, Theil II, der Localbahn Welchau Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	In Hellern (Kronenwährung) 21 22	17 17	4 5	Im Kartirungswege		
			Holz der Tarif-Classe C und des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Giesshübl Sauerbrunn Rodisfort	Welchau Wickwitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			22 21	17 17	5 4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2071	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen	Prerau (A.T.E.)	Schattau (Oe.N.W.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	60·1 Kreuzer	56·4 Kreuzer	3·7 Kreuzer	Im Kartirungswege		

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Special-Fabriken

für (514)

Pumpen Waagen

aller Arten, für jeden Zweck

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation

W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.

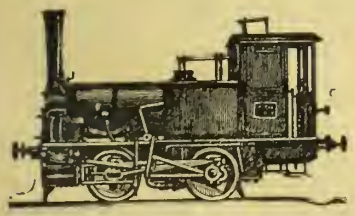
Kataloge gratis und franco.

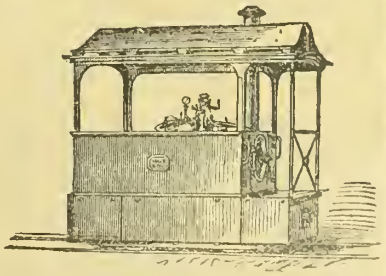
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(515)





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

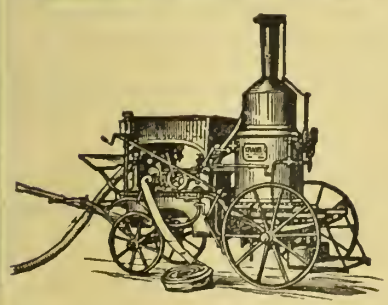
von 2—12 Pferdekraft.

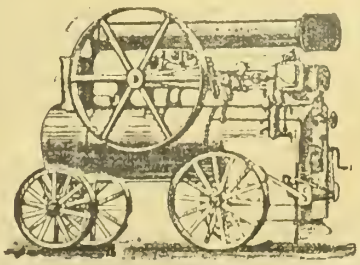
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehende, in den Materialmagazinen Knittelfeld und Amstetten lagernden **Altmetalle und Altmaterialien** zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, Gusseisen, Pauscheisen, Zerreneisen, alte Radsterne, Gusseisen-, Bohr-, Schmiedeisen- und Stahl-Drehspäne, alter Stahl in grossen Stücken, Blattfeder-, Feilen-, Volutfeder- und Werkzeugstahl, alte Stahl-Tyres, Bruch-, Platten-, Röhren- und galvanisches Kupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Packfong, Kupfer- und Messingspäne, Bruchzink, Baumwoll-, Hanf-, Kautschuk-, Lederwaaren-Abfälle, Maculaturpapier, Oel- und Petroleumfässer, alte Wagenschmiere und unreines Oel.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterial-Gattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien- und Inventargegenständen der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterialien-Ankauf“ bei der k. k. Staatsbahn-Direction Villach bis längstens 7. December l. J., 3 Uhr Nachmittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Villach, am 22. November 1896.

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditenre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien nud in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Spoditions-Bureau für internationale Transporte.

Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtnngen. Sammolladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Brogenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Speditiou. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bnreau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtnngen.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach auflicgendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Wöllersdorf** der Bahnlinie Gutenstein—Ebenfurth sind ein doppeltes Wächterhaus sammt Nebengebäude, ein Bahnerhaltungsmagazin und eine Steinverladerampe herzustellen, und ist das dortige Frachtenmagazin zu verlängern; es werden daher die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 24.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 11. December 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

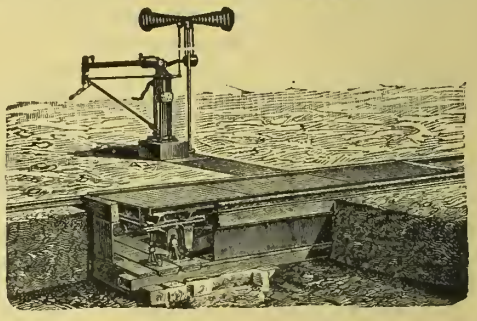
Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im November 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

GANZ & CIE.
Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-
Actien-Gesellschaft
Budapest und Leobersdorf bei Wien
General-Vertretung WIEN, IX/1 Wasagasse Nr. 31
empfehlen ihre
Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (530)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Strassen-, Industrie- und **Feldbahnen,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Grubenanlagen,
Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungsmaschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-**Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 301

Nesselsdorfer
Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft
vormals k. k. priv.
Wagenfabrik Schustala & Co.
in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegraphenstation.
Gegründet im Jahre 1850. (527)
FABRIKATION:
Eisenbahnfahrzeuge,
als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart,
Salon- und **Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung,
Post-, Gepäck- und alle Arten von **Güterwaggons,**
Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons,
Schotter-, Bahn- und **Kippwagen** etc.
Tramwaywaggons
für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb,
ferners alle
Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;
ausserdem
alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen
modernster Façon, Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen und alle Arten von Strassenfuhrwerken überhaupt.
Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.
Niederlagen:
Wien, I., Kolowratring 8. — Lemberg, II., Carl Ludwigstrasse 5. — Breslau, Tauentzienplatz 7. — Ratibor, Preuss.-Schlesien. — Berlin, Carlstrasse 5. — Czernowitz, Siebenbürgerstrasse 9.
Filialwerkstätten:
Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — Ratibor, Preuss.-Schlesien.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 137. **Wien, 28. November 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Schafwolle ist im Sinne der Waarenclassification nicht als Thierhaare zu classiren.

Eine Firma klagte die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wegen Rückerstattung eines ihrer Ansicht nach zu hoch berechneten Frachtsatzes und stützte sich darauf, dass „Schafwolle“ nichts Anderes wäre als „Thierhaare“, und dass daher der für letzteren Artikel gewährte begünstigte Tarif auch für Schafwolle Geltung haben müsse. Der erstinstanzliche Richter hatte dieser Ansicht beigepflichtet; das in zweiter Instanz urtheilende Budapester Handels- und Wechselgericht hat das Urtheil verworfen und unter nachstehenden Motiven die klagende Firma zur Tragung sämmtlicher Kosten des Verfahrens verhalten:

Beklagte (Ungarische Staatsbahnen) gibt in ihrem Revisionsgesuche an, das erste Gericht habe die Post A 38 der Beilage F des Eisenbahntarifes, welcher zur Zeit der Beförderung der in den Frachtbriefen erwähnten Waaren Geltung hatte, unrichtig interpretirt, indem es die dort für „Thierhaare“ bewilligte Tarifbegünstigung auch auf „Wolle“ anzuwenden für richtig befand. Dieser Einwand ist begründet. Da die Transportgebühr den Gegenstand freier Vereinbarung bildet, beruht die bindende Kraft des Eisenbahntarifes, insofern derselbe zur Bestimmung einer Seitens des Aufgebers oder Uebernehmers zu erfüllenden Gegenleistung dient, auf dem Vertrag der Parteien. Denn die Eisenbahn erbietet sich gegen die entsprechend kundgemachten Tarifsätze zum Transport, der Aufgeber aber nimmt diese durch die Thatsache der Aufgabe, bezw. durch die Ausfertigung des Frachtbriefes für sich als bindend an. Bei der Beurtheilung des vorliegenden Falles ist daher die auf die Interpretation der Verträge bezügliche, im § 266 des Handelsgesetzes enthaltene Rechtsnorm massgebend, dass die Worte in ihrem gewöhnlichen, bezw. im Verkehre angenommenen Sinne zu nehmen sind. Gegen diese Rechtsnorm hat das erste Gericht verstossen. Denn wenn auch nach der Terminologie, der Zoologie und Physiologie in demselben Sinne, in welchem der Mensch zu den Säugethieren gehört, die Wolle als Thierhaar betrachtet werden kann, nennt dennoch im gewöhnlichen Leben und Verkehr, wo Wolle und Haare als Waare figuriren, Niemand die Wolle Haar, und wer ein Anbot auf Abschluss eines Rechtsgeschäftes bezüglich Thierhaare macht, der denkt überhaupt nicht, wer aber dieses Anbot annimmt, der denkt nicht bona fide daran, dass die Wirksamkeit dieser Bedingung auch auf Wolle sich erstrecke. — Da bei der Interpretation der Verträge die gesammten Aeusserungen der Parteien in Erwägung zu ziehen sind, musste auch der zum Tarif erlassene Nachtrag VIII berücksichtigt werden, auf welchen Kläger hingewiesen hat und welcher nach Beendigung des Transportes am 1. August 1895 in Wirksamkeit getreten ist. Aber auch auf dieser Basis konnte man zu keinem anderen Resultat gelangen. Da nämlich der Nachtrag nicht blos eine Abänderung, sondern auch zugleich eine Ergänzung des Tarifes bezweckt, folgt aus seinem Erlasse durchaus nicht, dass in der schon citirten Post 38 dem Ausdrucke „Thierhaare“ eine von der gewöhnlichen abweichende Bedeutung beigemessen wurde, sondern der richtige Sinn des bezüglichen Nachtrages ist der, dass die Eisenbahn, um Streitigkeiten vorzubeugen, welche bezüglich der Interpretation der Post A 38 der Beilage F des Tarifes in der Praxis, wenn auch ganz ohne Grund, aufgetaucht sind, expressis verbis erklärt hat, dass sie für Wolle keine Tarifermässigung bewilligt, was in dem Tarife schon dadurch, dass Wolle in dem Verzeichnisse der begünstigten Waaren nicht enthalten ist, entschieden ausgedrückt war. In Folge all' dessen musste dem Revisionsbegehren auf Grund des Punktes á des § 185 des Summarverfahrens Raum gegeben werden. Da aber, nach dem durch das erste Gericht festgestellten und nicht strittigen Thatbestande, der Betrag der durch den Rechtsvorgänger des Klägers bezahlten Gebühren der regelmässige, das ist den Sätzen der ersten Classe entsprechende ist, und da in Folge dessen die Angelegenheit

zur endgiltigen Entscheidung geeignet ist, musste im Sinne des § 205 in merito entschieden das Urtheil des ersten Gerichtes abgeändert, Kläger mit seiner Klage abgewiesen und als gänzlich processverlustig zur Tragung der Kosten des Processes und der erfolgreichen Revision verhalten werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 534. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. November interpellirten die Abgeordneten Krumbholz und Genossen Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, ob er dem Waggonmangel bei der Prag-Duxer Eisenbahn und anderen Uebelständen abzuhelfen gewillt sei.

Ferner interpellirten die Abgeordneten Janda und Genossen Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister in Angelegenheit der von der Actien-Cementfabrik in Podol geplanten Errichtung einer Schleppbahn mit Normalgeleise aus dieser Fabrik zur Eisenbahnstation Branik.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Hebung der Nivellette in den Strecken Stadlau—Gerasdorf, Gerasdorf—Wolkersdorf und Laa—Grussbach: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung des Projectes, betreffend Nivellettenhebungen in den Strecken Stadlau—Gerasdorf, Gerasdorf—Wolkersdorf und Laa—Grussbach der Linie Wien—Bodenbach für den 30. November und 1. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereiconcipist Dr. Richard Borkowski bestimmt. [E.-M.-Z. 8339/IV.]

Localbahn Gstadt - Ybbsitz — Ybbsitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von dem Verwaltungsrathe der Ybbsthalbahn vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Gstadt-Ybbsitz der Localbahn Waidhofen a. d. Y.—Gross-Hollenstein nach Ybbsitz die Trassenrevision auf den 1. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 14.702/I.]

Schneebergbahn. (Hotel auf dem Schneeberg.) Das von der Eisenbahn-Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Detailproject für das auf dem Schneeberg zu erbauende Hotel wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 12.220/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate October 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch										Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ausser gewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																				
Westliche Linien	2104	18.450	6.938	27.492	112	221	68	401	1·4	331	10	148	.	2	.	19	2	4	24	
Nordöstliche Linien	434	4.601	4.894	9.929	8	26	27	61	0·6	31	1	30	5	9	.	1	2	.	.	
Dalmatiner Staatsbahn	.	279	.	279	.	10	.	10	3·5	5	.	22	.	1	.	.	.	.	.	
Istrianer Staatsbahn	62	606	124	792	6	17	1	24	3·0	26	.	12	.	.	.	.	.	.	4	
Privatbahnen:																				
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	592	255	847	.	6	1	7	0·8	7	3	5	.	.	.	.	.	.	3	
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.178	899	2.263	3	11	.	14	0·6	17	8	23	.	1	.	.	.	.	.	
Buschtěhrader Eisenbahn	124	372	1.582	2.078	6	20	12	38	1·8	25	18	21	.	.	.	.	1	.	17	
Eisenbahn Wien-Aspang	.	339	736	1.075	.	14	.	14	1·3	6	.	8	.	.	.	.	.	.	.	
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	4	2	6	1·4	6	.	2	.	.	.	.	.	.	.	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	534	4.695	4.373	9.602	41	35	.	76	0·7	72	4	22	9	.	1	.	3	.	6	
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	.	2	.	2	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	5	1	6	2·4	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Oesterr. Nordwestbahn	372	4.945	605	5.922	12	17	.	29	0·4	34	3	12	.	.	.	.	1	.	12	
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	531	5.304	3.317	9.152	67	127	33	227	2·4	186	.	113	.	19	.	.	1	6	4	
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	258	42	300	.	1	.	1	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	
Südbahn-Gesellschaft	890	5.550	651	7.091	81	111	6	198	2·6	169	13	63	1	5	.	.	.	.	17	
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.541	281	1.822	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	186	279	465	.	.	6	6	1·2	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	
Wiener Verbindungsbahn	44	868	.	912	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Totale	5343	50.663	25.224	81.230	336	627	157	1120	.	922	60	490	15	37	1	20	10	10	87	

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1.	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	0·0	pCt.
2.	Wiener Verbindungsbahn	0·0	„
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	0·3	„
4.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	0·3	„
5.	Oesterr. Nordwestbahn	0·4	„
6.	K. k. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien)	0·6	„
7.	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	0·6	„
8.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	0·7	„
9.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·8	„
10.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·2	„
11.	Eisenbahn Wien-Aspang	1·3	pCt.
12.	K. k. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien)	1·4	„
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn	1·4	„
14.	Buschtěhrader Eisenbahn	1·8	„
15.	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2·4	„
16.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	2·4	„
17.	Südbahn-Gesellschaft	2·6	„
18.	Istrianer Staatsbahn	3·0	„
19.	Dalmatiner Staatsbahn	3·5	„

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Erhebung des Handelsministers Ernst Dániel zum ungarischen Baron.) Se. Majestät hat zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 5. November dem kgl. ungarischen Handelsminister Ernst Dániel de Szamosujvár-Németi in Anerkennung seiner Verdienste anlässlich des Zustandekommens und der Organisirung der Millenniums-Ausstellung das ungarische Baronat zu verleihen und ihn zum erblichen Mitgliede des ungarischen Magnatenhauses zu ernennen geruht.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Voreoncessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 26. October, Z. 34.305, der Kassa (Kaschau)-Tornaer Eisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest für
   a) eine von der Endstation Torna (Comitat Abauj) der Localbahn Kassa-Torna aus diese über Görgö und die Gemarkung der Gemeinde Almás, ferner über die Gemarkung der Gemeinde Kraszna-Horka in der Station Rozsnyó (Rosenau) mit der Linie Bánréve — Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von der Station Meczenséf (Metzenseifen) der Linie Szepsi—Meczenséf der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese in der zukünftigen Station Bodóka mit der projectirten Localbahn Meczenséf-Markusfalva (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 7 ex 1895, Vorconcession Post 2 a, b, c) verbindende,
   c) eine von der zukünftigen Station Bodóka der Linie b) aus bis Kovácsvágás (Comitat Szepes [Zips]) führende Flügelbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 31. October, Z. 61.166, dem Advocaten Dr. Eugen Kovács in Veszprém für eine von der Station Veszprém der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Veszprém und Zala über Tót-Vászony, Nagy-Vászony, Leányfalu, Petend, Kapolcz, Monostor-Apáti und die Gemarkung der Gemeinde Diszel in der Endstation Tapolcza mit der derzeit als Sackbahn endigenden Localbahn Ukk-Tapolcza der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Bergbahn mit Drahtseilbetrieb auf die Höhe des Blocksberges in Budapest. (Anwendung der elektrischen Kraft als Betriebsmotor.) Nachdem der Budapester hauptstädtische Municipalausschuss den Wasserbetrieb bei der von dem Budapester Architekten Franz Novák projectirten Blocksbergbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31) ablehnte, ist in Folge dessen vom Concessionär ein neuer Plan mit Elektricität als Betriebskraft vorgelegt worden. Dem neuen Plane zufolge sollen auf dem Plateau des Berges ein Maschinenhaus, zwei elektrische Motoren und ein Gasmotor errichtet worden. Die Fahrbahn befindet sich auf der Ostseite des Berges, in das Gestein eingebaut. Das Gefälle beträgt 68 pCt., die Spurweite des Doppelgeleises 1·434 m, die Entfernung der beiden Geleise von einander 0·42 m. Den Verkehr vermitteln zwei mit Drahtseilen verbundene Wagen, von welchen der eine auf-, der andere abwärts fährt. An dem Punkte, wo die beiden Wagen an einander vorbeipassiren, beträgt der Zwischenraum zwischen den beiden Geleisen 1·259 m. Zwischen den beiden Geleisen wird eine vom Fusse des Berges bis zum Plateau hinaufführende Treppe angelegt. Die Wagenbreite ist mit 2·184 m projectirt. Im Innern werden die Wagen enthalten: eine kleine Abtheilung für den Wagenlenker und für Gepäck und vier Abtheilungen für Fahrgäste. Für den Fall, als ein Drahtseil reissen sollte, sind mehrfache Sicherungen vorgesehen, damit der Wagen sofort zum Stehen gebracht werden könne. Der Concessionär will die Bahn bis zum nächsten Sommer fertigstellen.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau neuer, elektrisch zu betreibender Linien). Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung den Bau folgender Linien beschlossen:

a) einer von ihrer Linie Kerepesser Strasse—Köbánya (Steinbruch) ausgehenden und diese mit Berührung des Népliget (Volkswäldchen) über die Hungariastrasse mit der Üllöerstrassenlinie verbindenden Transversallinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52 und 64);
b) einer weiteren Fortsetzung der Üllöerstrassenlinie in südöstlicher Richtung;
c) einer von einem geeignetem Punkte der Linie b) abzweigenden, bis zum Bahnhof der Station Budapest-Ferenczvaros (Franzstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen führenden, gleichfalls elektrisch zu betreibenden Linie.

Bezüglich letzterer, deren Bau auch die Direction der Budapester Stadtbahn für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe projectirt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74), hängt die Ertheilung der Concession davon ab, dass letzterer das Péagerecht eingeräumt werde, um deren Betriebsnetz im Bereiche der grossen Ringstrasse und der Barossgasse in directe Verbindung mit dem Bahnhofe Budapest-Ferenczváros zu setzen. Die gegen Osten strebende Ausbreitung der Haupt- und Residenzstadt, insbesondere des Fabriksgebietes, sichert im Vorhinein die Rentabilität dieser Linie, deren Verbindung mit der Steinbrucher Linie bereits in Aussicht genommen ist.

— (Bau der Linie Pest—Buda—Südbahnhof über die Franz Josef-Brücke.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft wird, im Sinne des mit der hauptstädtischen Communalverwaltung anlässlich der Umgestaltung ihrer Linien auf elektrischen Betrieb abgeschlossenen Vertrages, nunmehr die Linie Pest (IV. Bezirk, Innerstadt)—Ó-Buda (Altofen) ausbauen, nachdem die Franz Josef-Brücke nächst dem Zollamte bereits dem Verkehr übergeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116) und bei deren Bau auf Legung von Bahngeleisen in entsprechender Weise Rücksicht genommen wurde. Die Trasse der neuen Linie wird in Fortsetzung jener im Bereiche der Boulevards (innerer Ring) über die neue Brücke nach Ofen (II. Bezirk, Taban) längs des Blocksberg-Quai bis zum Döbrenteiplatz und von dort aus zwischen dem Blocksberge und dem Festungsberge mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich an die gegen Westen führende Linie Südbahnhof—Ó-Buda anschliessen und derart im Bogen die Ofener Bezirke durchschneiden. Durch den Ausbau dieser Linie erhält der Christinenstädter Bahnhof der Südbahn-Gesellschaft, und zwar gegen Osten, eine zweite Schienenverbindung mit den donaulinksuferseitigen Bezirken. Die politisch-administrative Begehung dieser Linie, deren Ausführung die Demolirung einer grösseren Anzahl von Häusern bedingt, wird noch im Laufe dieses Jahres stattfinden.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Betriebslinie bis zum Népliget [Volkswäldchen]). Am 13. November fand unter Führung des Sectionsrathes im königl. ungar. Handelsministerium, Dr. Josef Stettina, und mit Beiziehung der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der von der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft in Ergänzung ihres Betriebsnetzes erbauten Betriebslinie bis zum neuen Volkswäldchen (nächst dem Ludovicum) statt. Die sofort dem Verkehr übergebene

neue Linie zweigt von der Linie durch die grosse Ringstrasse nächst dem Volkstheater ab und führt im Bereiche der Stadtbezirke VII und VIII vorläufig bis zum Volkswäldchen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18). Zur Deckung des hiedurch erwachsenden Mehrbedarfes an rollendem Materiale hat die Direction der Gesellschaft eine Nachschaffung von 10 grossen offenen Wagen und 20 geschlossenen Wagen (letztere ohne Motoren) veranlasst, welche vertragsmässig bis zum kommenden Frühjahre zu liefern sind.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pozsony (Pressburg). (Besitzwechsel) Die von den Firmen Lindheim & Comp. und Ganz & Com., Eisengiesserei und Maschinenfabrik in Budapest und Leobersdorf (bei Wien), erbaute und nunmehr mit Elektricität betriebene Strasseneisenbahn in Pozsony (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) ist, wie aus Budapest berichtet wird, in das Eigenthum der Budapester Actiengesellschaft für elektrische und sonstige Verkehrsanlagen übergegangen.

Taraczthalbahn. (Verkauf der gesellschaftlichen Linie an das kgl. ungarische Forstärar.) Der Handelsminister hat den zwischen der kgl. ungarischen Staatsforst-Verwaltung und der Taraczthalbahn zu Stande gekommenen Verkaufsvertrag genehmigt und die Gesellschaft zur Unterfertigung des definitiven Vertrages ermächtigt. Gleichzeitig hat der Minister Verfügungen getroffen, dass die auf der Theilstrecke Pudplesa—Tereselpatak durch die Ueberschwemmungen verursachten Schäden ehestens reparirt werden. Von dem Kaufpreise von 285.600 fl. sind zu diesem Zwecke 68.081 fl. zu verwenden. Die Taraczthalbahn, d. i. die im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende 29 km lange Linie Taraczköz—Tereselpatak, ist eine als Sackbahn endigende Flügelbahn der Hauptlinie Szerencs—Királyháza—Taraczköz—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen, die, den Lauf des Taraczflusses verfolgend, bis zum Fusse der Karpathen führt.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Besetzung der Directions-Präsidenten- und Vicepräsidenten-Stellen.) In der am 18. November abgehaltenen Directionssitzung der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen wurde an Stelle des verstorbenen Directions-Präsidenten Benjamin Boros der k. u. k. Kämmerer und Magnatenhaus-Mitglied Sigmund Bohus, und an Stelle des resignirenden Vicepräsidenten Peter Utczél der Obergespan des Csanáder Comitates, Josef Lonovics, zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe von Wochenabonnementskarten zwischen Budapest und Stationen des Nachbarverkehres für Arbeiter.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Giltigkeit der bisher nur für bestimmte Züge geltenden Arbeiter-Wochenabonnementskarten im Verkehr zwischen Nachbarstationen und Budapest bis auf Weiteres auf alle fahrplanmässigen Localzüge ausgedehnt wurde.

— (Eintragung der im Jahre 1895 concessionirten Bahnen in das Eisenbahn-Central-Grundbuch.) In das Central-Grundbuch der Staatsbahnen sind laut des Berichtes des Staatsrechnungshofes im Jahre 1895 eingetragen worden: die Eisenbahn Sunja—Neu-Gradiska—Brod; ferner von den angekauften ungarischen Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Linien Galántha-Szered, Szered—Galgócz-Lipótvár und die Hauptlinie Esztergom-Nána—Csata—Léva, sowie die Flügelbahn Csata—Ipolyság—Balassa-Gyarmat der Gran-Eipelthaler Eisenbahn, und zwar wurde das Eigenthumsrecht des Staates eingetragen: auf die Sunja—Neu-Gradiska—Broder Eisenbahn unbelastet, auf die anderen Eisenbahnen aber mit dem der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu gewährenden Pfandrecht, welches zur Sicherung der im Sinne des G.-A. XXXVIII ex 1891 75 Jahre hindurch zu zahlenden Jahresrente im Betrage von 9,598.500 fl. der Oesterr.-ungar. Staatseisen-Gesellschaft zu leisten ist. Das Pfandrecht, welches sich auf die in Folge des G.-A. XXXII ex 1888 und XXI ex 1892 eingelösten, bezw. gekündigten Staatsschulden bezieht, wurde im Central-Grundbuch der Staatsbahnen noch nicht gelöscht, und auch die Eintragung der in Folge der Conversion emittirten neuen Anlehen ist noch nicht erfolgt.

Nagyvárad (Grosswardein)—Belényes-Vaskoher Localbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 16. November fand unter Vorsitz des Directionsmitgliedes Franz Sal in Nagyvárad eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Nagyvárad - Belényes-Vaskoher Localbahn statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die von ihr eingeleiteten finanziellen Transactionen, sowie den projectirten Bau einer neuen Linie zur Verlesung. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Beschluss gefasst, durch Umwandlung von 2000 Stammactien in Prioritätsactien und vorläufige Emission von 1200 Stück der letzteren Kategorie eine Reserve zu bilden. Die Direction wurde zum Baue der 15 km langen Industriebahn im Fenéser Thal (bei Belényes) ermächtigt. Die Verhandlungen über den mit der projectirten Vesztö-Kötégyán-Hollóder Vicinalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1894, Vorconcession a, b, c) abzuschliessenden Anschluss- und Tarifvertrag werden von der Direction der Gesellschaft geführt und von dieser, mit Genehmigung der Versammlung, im eigenen Wirkungskreise zum Abschlusse gebracht werden.

Schiffahrt.

Landesverein der ungarischen Schiffer. (Generalversammlung.) In der am 7. November unter Vorsitz des Directionspräsidenten Geheimen Rath Dr. Alexander Matlekovits abgehaltenen Generalversammlung der Mitglieder des Landesvereines der ungarischen Schiffer erstattete der Secretär des Vereines, Dr. Samuel Herzfeld, Bericht über den Verlauf des in Dresden abgehaltenen Techniker-Congresses, bei welchem Anlasse sich der deutsch-österreichisch-ungarische Schifferverein constituirte, dessen Hauptzweck der Ausbau der Canäle Donau-Oder, Donau-Elbe, Donau-Main und Donau-Rhein und die Förderung der internationalen Schiffahrtinteressen ist. Die ungarischen Exmittirten stellten für sämmtliche vier Canäle die grösste moralische Unterstützung in Aussicht. Was die Reihenfolge des Ausbaues derselben betrifft, wurde in erster Reihe der Canal Donau-Oder als ein solcher bezeichnet, der zunächst auszubauen wäre, da derselbe am allernächsten die ungarischen Interessen berührt. Es wurde ferner betont, dass wenn es nicht möglich wäre, den Donau-Oder-Canal unter Benützung des Marchflusses auszubauen, wenigstens der Hauptcanal mit dem Marchflusse durch Vermittlung eines Nebencanales verbunden werde. Es wurde ferner Bericht erstattet über die Theilnahme der Mitglieder des Dresdener Congresses bei Eröffnung des Eisernen Thores, ein Werk, von dessen Erfolge sich dieselben wesentlich günstigen Einfluss auf die fernere Entwicklung der mitteleuropäischen Flusschiffahrt versprechen, wenn diese durch den Ausbau der projectirten Canäle als internationaler Factor der Volkswirthschaft zu betrachten sein wird. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes gelangten verschiedene actuelle Agenden zur Verhandlung. Die Communalverwaltung Budapests wurde ersucht, bei Abschluss der Uferverpachtungen auf die Zunahme des Wasserverkehres Rücksicht zu nehmen und für möglichst viele freie Häfen auf der Pester Seite zu sorgen. Ferner wurde beschlossen, an den Handelsminister eine Petition des Inhaltes zu richten, dass auch den ungarischen Privatschiffern die Begünstigung des Kohlentransportes ertheilt werde. Eine andere Petition an den Handelsminister beschäftigt sich damit, dass auf Grund des § 29 der Schiffahrtsordnung erklärt werde, dass die Pflicht der gegenseitigen Unterstützung den theilhabenden Unternehmungen auch in dem Auslande zukomme. Schliesslich wurde constatirt, dass die Stadt Belgrad entgegen dem Pariser Vertrage Zölle von den ungarischen Schiffern behebt. Behufs Sanirung dieses Gravamens wurde ein Ansuchen an das Belgrader k. u. k. Generalconsulat gerichtet, mit der Bitte, bei der königl. serbischen Regierung zu Gunsten der österr.-ungar. Schiffahrt zu interveniren. Die Versammlung beschloss, binnen Kurzem wieder zu einer Berathung zusammen zu treten, um die im Interesse des Verbandes nothwendige Organisirung desselben zu berathen und das Entsprechende zu beschliessen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. November d. J. dem Generalagenten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Constantinopel Anton Lucioli anlässlich seines Uebertrittes in den Ruhestand den Titel eines kaiserlichen Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Steyrthalbahn.

Einführung geänderter Preise für directe einfache Fahrkarten zwischen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und der Station Bad Hall der Steyrthalbahn andererseits.

Am 1. Jänner 1897 gelangen an Stelle der in dem directen, vom 1. November 1895 giltigen Tarife enthaltenen Fahrpreise folgende neue Fahrpreise für einfache Fahrt zur Einführung:

Zwischen Bad Hall und		Combinirte Fahrkarten		Personenzugs-Fahrkarten		
		I./II. *)	II.	I./II. *)	II.	III.
		Classe				
		Gulden österr. Währung einschliesslich Stempel				
Wien (Westbahnhof)	über St. Valentin—Steyr-Garsten	a) 11·04	7·26	8·43	5·52	3·08
St. Pölten		b) 7·88	5·32	6·17	4·18	2·36
Prag				13·24	8·34	4·58

a) Wien—St. Valentin, b) St. Pölten—St. Valentin } Schnellzug, sonst Personenzug

*) Die Fahrkarten I./II. Classe verstehen sich auf der Steyrthalbahn für die II. Classe.

Die bisherigen Preise werden hiedurch ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 23. November 1896. [872]

Specialtarif für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) von böhmischen, mährischen, niederösterreichischen und schlesischen Stationen nach Barcs, Csáktornya, Kanizsa, Nagy-Gorica, Sziszek, Szombathely, Zágráb und Zápresic, giltig vom 1. December 1893.

Reexpedition von Zuckersendungen im Lagerhause der Stadt Wien.

Die am vorbezeichneten Specialtarife betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bewilligen mit Giltigkeit vom 1. December 1896 bis auf Widerruf rücksichtlich der in diesem Tarife enthaltenen Stationsverbindungen für Zuckersendungen aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) bei Auflieferung von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht das Reexpeditionsverfahren in der Station Wien-Lagerhaus unter den in der Kundmachung über die Reexpedition von Zuckersendungen im Lagerhause der Stadt Wien, giltig vom September 1886, Z. 16.016/V ex 1886, angeführten Bedingungen.

Die Reexpeditionsfrist wird für Sendungen in diesem Verkehre, sowie auch für Zuckersendungen in dem sub c) der vorgenannten Kundmachung bezeichneten Güterverkehre zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen auf 12 Monate festgesetzt und vom Datum des Eintreffens der Sendungen in der Station Wien-Lagerhaus gerechnet.

Die durch die directen Frachtsätze nicht gedeckten und ausser diesen zur Berechnung gelangenden Umwegsgebühren betragen für Sendungen über die Instradirungsroute:

	bei 5000 kg	bei 10.000 kg
Nussdorf—Wien-Matzleinsdorf	— kr.	0·5 kr.
Wien K.F.N.B. u. Oe.N.W.B.—Wien-Matzleinsdorf	5·5 „	5·0 „
Wien St.E.G.—Wien-Matzleinsdorf	6·0 „	5·0 „

österr. Währung per 100 kg.

Wien, am 24. November 1896. [873]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem am 1. November 1896 zur Einführung gelangten Tarif für den obbezeichneten Verkehr ist mit sofortiger Giltigkeit der Frachtsatz sub a) von Kattowitz nach Grulich von 93·6 auf **93·0** Heller abzuändern.

Wien, am 26. November 1896. [874]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung der neuen Classentarife, Theil II, Heft Nr. 1—3 mit 1. Jänner 1897.

Der Preis der in Nr. 130 dieses Blattes vom 12. November 1896 bereits angekündigten, mit 1. Jänner 1897 erscheinenden Classentarife beträgt:

für Theil II, Heft Nr. 1 (Verkehr mit Baden und Württemberg) 1·50 Mk. = 1·80 Kronen;
„ Theil II, Heft Nr. 2 (Verkehr mit Elsass-Lothringen) 0·50 Mk. = 0·60 Kronen;
„ Theil II, Heft Nr 3 (Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Main-Neckar-Bahn und der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken) 1·50 Mk. = 1·80 Kronen für das Stück.

Abgesehen von den bereits erwähnten Frachterhöhungen bringen die neuen Tarife auch zahlreiche Einschränkungen der directen Abfertigung mit sich, wie durch dieselben auch mehrfach Ausnahmetarife ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen.

Wien, am 22. November 1896. [875]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gänzliche Einstellung des Berggüterverkehres.

In Ergänzung der Kundmachung vom 10. November 1896, die Schlusstermine für die Güteraufnahme betreffend, geben wir hiermit bekannt, dass die Güteraufnahme in Budapest (auch Budapest-Donauuferbahnhof), Raab, Gönyö und Pressburg nach Raab, Gönyö, Pressburg und Wien ab 27. November eingestellt wird.

Der Thal-Güterverkehr der Stationen Regensburg, Passau, Linz und Wien sowohl unter sich, sowie nach Budapest bleibt bis auf Weiteres noch aufrecht.

Wien, am 25. November 1896. [876]

Die Direction.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zu Tarif-Theil II.

Am 1. Jänner 1897 tritt der Nachtrag V zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif-Theil II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aufnahme der Station Velim in die allgemeinen Tarife;
Aufnahme der Station Altpaka in den Ausnahmetarif Nr. 1;
Aufnahme der Station Hall in den Ausnahmetarif Nr. 4b;
neuen Ausnahmetarif Nr. 24;
Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 23. November 1896. [877]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrage III des ab 1. December 1893 giltigen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, enthaltenen Frachtsätze für die Stationsverbindung Lajta-Ujfalu—Ebenfurth-Mühle werden hiemit ausser Kraft gesetzt.

Für die erwähnte Relation gelten die im Verbandstarife für den Verkehr zwischen Lajta-Ujfalu—Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle ddto. 1. November 1894 enthaltenen Frachtsätze von 6, resp. 3 Hellern per 100 kg.

Wien, am 23. November 1896. [878]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 tritt für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, sowie der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Darmstadt andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Hessisch-Bayerische Gütertarif vom 1. Jänner 1891 nebst den dazu erschienenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben und ersetzt wird.

Die directe Güterabfertigung im Verkehre mit den kgl. bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen, sowie mit den bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München erfolgt auch künftig zu den besonderen Bestimmungen und Frachtsätzen des Bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes vom 1. Juli 1895, welcher als Anhang zum Hessisch-Bayerischen Tarif gilt.

Die durch den neuen Tarif bedingten Frachterhöhungen treten mit dem Tage der Einführung desselben in Wirksamkeit. Auskunft über die nach dem neuen Tarif zur Berechnung kommenden Frachtsätze ertheilt bereits jetzt das Tarifbureau der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Jänner 1897 tritt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M., sowie der Cronberger- und Kerkerbach-Bahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Durch denselben werden die folgenden Tarife aufgehoben:
1. der Nassau-Bayerische Gütertarif vom 1. Jänner 1891;
2. der Rheinisch-Westphälisch-Bayerische Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1892;
3. der Rheinisch-Westphälisch-Bayerische Holz-Ausnahmetarif vom 1. März 1884;
4. der Hannover-Bayerische Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893;
5. der Frankfurt-Oberhessisch-Bayerische Gütertarif vom 1. August 1891;

zu 2—5 hinsichtlich des Verkehres mit den dem kgl. Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a. M. angehörigen Stationen.

Die directe Güterabfertigung im Verkehre mit den kgl. bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen, sowie mit den bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München erfolgt auch künftig zu den besonderen Bestimmungen und Frachtsätzen des bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes vom 1. Juli 1895, welcher als Anhang zum neuen Tarife gilt.

Die durch den neuen Tarif bedingten Frachterhöhungen treten mit dem Tage der Einführung desselben in Wirksamkeit. Auskunft über die nach dem neuen Tarif zur Berechnung kommenden Frachtsätze ertheilt bereits jetzt das Tarifbureau der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Schweizerisch-Südbadischer Donau-Umschlagsverkehr; Tarif vom 1. Februar 1891. (Aufhebung der Frachtsätze für Fleisch und Fleischwaaren, Melasse etc.) Ab 15. Februar 1897 haben auf die Artikel Fleisch und Fleischwaaren, Melasse, Malz, Spiritus und Stärke im Verkehr nach Singen und Konstanz die Frachtsätze des Tarifes keine Anwendung mehr zu finden. Auf Seite 2 des Tarifes ist unter Ziffer 3 der Bestimmungen entsprechende Bemerkung zu machen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugestandnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2072	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Regiegüter der Böhm. Commercialbahnen, und zwar: Güter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3	Auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Bei Aufgabe in beliebigen Mengen Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	1·0 kr. pro Tonne und km plus 40 kr. Mgb. pro Tonne 0·6 kr. pro Tonne und km plus 30 kr. Mgb. pro Tonne		Im Abrechnungs- oder Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Böhm. Commercialbahnen bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressirt sein. Bei Regiesendungen von Stationen der Böhm. Commercialbahnen müssen die Organe dieser Verwaltung als Aufgeber erscheinen	
2073	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Stückgüter der Classen 11 1	Wildenschwert	Krakau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	ad a) 153 kr. ad b) 142 kr.	ad a) 167 kr. ad b) 156 kr.	Im Kartirungswege			
2074	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Sobeibmühl	Bezahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Mai 1896	47 kr.	43 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege			
2075	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	Prag St.E.G. oder Bubna St.E.G.	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	41 kr.		Im Kartirungswege			
				Bubna St.E.G.	Marchegg loco und transit				59·7 kr.	47 kr.	12·7 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2076

Refactie-Tabelle I

für den Frachtgüter-Verkehr

Wien-Ungarn oder vice versa,

giltig vom 1. December 1896 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1897.

Von oder nach **Wien**-Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau** und **Simbach**, dann von **Klein-Reifling** (exclusive) bis **Amstetten** und **St. Valentin**), **Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann **Stadlau** loco, **Floridsdorf** loco und **Nussdorf** loco.

Nach oder von **Budapest**-nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérő, Budapest-fővámház, Budapest-központi-vásárcsarnok,*) Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest déli vasut (Südbahnhof) loco, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest.**

Refactie in Hellern per 100 kg

Für Güter der Classe I, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	40
Für Güter, welche laut „Tarif Theil I", Abschnitt E, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	94
Für Güter der Classe A, bei Aufgabe von 8000 kg per Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	12
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	126
Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—41 der Güterclassification); **Margarin** (Pos. M—12 der Güterclassificatiou); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke,** eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife,** gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein**, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).	

*) Vom Tage der Eröffnung.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen ad Punkt 2, 4 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen.

2. Bei Sendungen, welche auf Grund der in den Verbandstarifen mit dem Auslande für den Verkehr mit den vorbezeichneten ungarischen Stationen enthaltenen directen Frachtsätze zur Abfertigung gelangen, werden jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den directen Frachtsätzen und den Transportgebühren in dem Falle ergeben, wenn die Sendungen in Wien mit Berücksichtigung der in dieser Refactie-Tabelle angeführten Refactien umkartirt worden wären.

Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate liquidirt.

Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

3. Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien, resp. Differenzen liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt. Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen von Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

4. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg per Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahmetarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmsscheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. (Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmsscheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.)

5. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2, 4 c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Bahnverwaltungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									

2077

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Bahnverwaltungen

Refactie-Tabelle III

für den Frachtgüterverkehr zwischen **österreichischen** und **ungarischen** Stationen

giltig vom 1. December 1896 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1897.

Von den österr. Stationen des Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes (Theil II — Heft 1), sowie dazwischen liegenden Stationen.

a)

Nach **Budapest-nyugoti p. u.**, Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérő, Budapest-fővámház, Budapest-központi vásárcsarnok,*) Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-déli vasut (Südbahnhof) loco, **Promontor, Budafok, Tétény** nnd **Palota-Ujpest**

oder **vice versa.**

Refactie in Hellern pro 100 kg	
Für Güter der Classe I, bei Aufgabe in Meugen unter 5000 kg, vom Frachtsatze der Classe I	40
Für Güter, welche laut „Tarif Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief vom Frachtsatze der Classe II	94
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzablung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	12
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	126
Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—41 der Güterclassification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassificatiou); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen und Cassenschränke,** eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife,** gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein,** roher nnd raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	

*) Vom Tage der Eröffnung.

b)

Nach oder von den Stationen der kgl Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen; jedoch **exclusive:**

α) der Stationen von **Nyiregyháza** bis **Csány** im Verkehre mit der Strecke **Stefanau—Triebitz;**

β) der Stationen von **Salgó-Tarján** bis **Végles-Szalatna** und **Fülek** bis **Sajó-Szt. Péter,** einschliesslich der Flügelbahnen, im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft **nördlich** und **westlich** von **Brünn** (inclusive): sämmtlicheu Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn **nördlich** von **Znaim** (exclusive): sämmtlicben Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen **nördlich** von **Sobéslau** (inclusive), **nördlich** von **Protivin** (exclusive) und **nördlich** von **Eisenstein** (inclusive) und den Stationeu der an diese drei Hauptlinien anschliessenden, in Böhmen gelegenen **Eisenbahnen,** jedoch exclusive der Station **Pilsen** (k. k. Oest. St.B.):

γ) der Stationen von **Duuakesz** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Galgócz-Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapass,** von **Tótmégyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. d. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seiteulinien, der Stationen von **Lónyabánya** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, der Stationeu von **Mád-Zombor** bis **Sátoralja-Ujhely-Kassa,** von **Nyiregyháza** (exclusive) bis **Ungvár,** von **Kis-Majtény** bis **Marmaros-Sziget** und von **Királyháza** bis **Szomotor,** sowie der nördlich hievon liegenden Stationen, Stationen der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn,** der **Nyiregyháza-Mátészalkaer Localbahn** und der sub a) angeführten Stationen **rücksichtlich des Gesammtverkehres.**

Refactie in Hellern pro 100 kg	
Für Güter der Classe I, bei Anfgabe in Mengen unter 5000 kg, vom Frachtsatze der Classe I	30
Für Güter, welche laut „Tarif Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht siud, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	84
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	116
Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—41 der Güterclassification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke,** eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt: **Seife,** gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt: **Schuhwichse; Weinstein,** roher nnd raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub a) und b) angeführten Refactien, welche von den bestebenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von Ungarn nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit andereu Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. (Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten, auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.)

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									

2078

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Bahnverwaltungen

Refactie-Tabelle IV

für den Frachtgüterverkehr zwischen

Budapest-nyugoti p. u., Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Józsefváros, Budapest-Ferenczváros, Budapest-kitérő, Budapest-fővámház, Budapest-központi vásárcsarnok,*) Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, Promontor, Budafok, Tétény und Palota-Ujpest oder **vice versa**

einerseits

und den nachbenannten Stationen der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn** und der **priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**

anderseits

giltig vom 1. December 1896, bis auf Widerruf, spätesteus aber bis Ende November 1897.

Von den Frachtsätzen der nachstehenden Tarif-Classeu	Refactie pro 100 kg in Hellern im Verkehre mit						
	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Stauding und Friedland (die genannten Stationen inbegriffen), ferner Troppau und den Stationen Bisenz-Stadt, Ung.-Hradisch-Stadt und Ung.-Hradisch transit der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Friedek-Mistek	Golleschau	Oderberg K.F.N.B. und K.O.B.	Olmütz, Sternberg	Prossnitz	Teschen K.F.N.B. und K.O.B.
Für Güter der Classe I, bei Anfgabe in Mengen unter 5000 kg, vom Frachtsatze der Classe I	30	12	—	—	40	40	—
Für Güter, welche laut Tarif, Theil I, Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Anfgabe in Mengeu unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	86	55	—	41	94	94	—
Für Güter der Classe A, bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	6	5	—	—	—	12	—
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	118	87	34	73	126	126	26
Butter und Rindschmalz (Pos. B-41 der Güterclassification), Cassen und Cassenschränke, eiserne, Druckerschwärze, Farbwaaren (Pos. F-6 der Güterclassification), Glaserkitt, Kerzen aller Art (exl. Wachskerzen), Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt, Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt, Schuhwichse, Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).							

*) Vom Tage der Eröffnung.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die auf Sendungen von Ungarn nach Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen von Oesterreich nach Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwageu und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben, als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehendeu directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. (Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartiruug gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.)

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nummer	1	2079	2080	2081
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen und im der	3	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Eier
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Marchegg	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Marchegg	Priglevicza-Szt. Iván
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Budapest- dunaparti teherpályaudvar Józefváros fövámház központi vásárcsarnok *) fővárosi közraktárak Ferenczváros Kiterö nyugoti pályandvar Lipótváros Angyalföld Kelenföld déli vasut (Südhahn) loco Ó-Buda-Filatorigát oder vice versa	Budapest- dunaparti teherpályaudvar Józefváros fövámház központi vásárcsarnok *) fővárosi közraktárak Ferenczváros Kiterö nyugoti pályandvar Lipótváros Angyalföld Kelenföld déli vasut (Südhahn) loco Ó-Buda-Filatorigát oder vice versa	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Prag St.E.G., Oe.N.W.B. oder K.F.J.B.
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Decemher 1896 his auf Widerruf, spätestens jedoch his Ende November 1897	Vom 1. Decemher 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Vom 1. Decemher 1896 his auf Widerruf, längstens aber his Ende November 1897
Bezeichnung	8	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4, bezw. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1896, bezw. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	9	Verschieden	Verschieden	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9			Heller 484 304 180
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	224 Heller	518 Heller	274 258 16
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

*) Vom Tage der Eröffnung.

1. Bei Inanspruchnahme dieses ermässigten Kartirungssatzes hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen.
2. Dieser ermässigte Frachtsatz findet keine Anwendung auf lebende Thiere, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, frisches Obst, Gemüse, Grünzeug, verpackt, und auf unverpacktes Porzellan

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2082	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Vide Tabelle		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Ungar. Eisenbahnverbandstarif „Theil II — Heft 1“, Ungar.-Bosnischer Verkehr, Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr „Theil II — Heft 1“, Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband „Theil II — Heft 4“, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband „Theil II — Heft 4“	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach							
	Budapest-d. p. t. p. u. -főv. közraktár -Józsefváros	Budapest-Lipótváros -Angyalföld -nyugoti p. u.	Budapest (Südbahn) loco Ó-Buda-Filatorigát	Győr Komárom-Ujszöny	Pozsony Pozsony-fiokpályaudvar -ujváros	Marchegg	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern						
Baja	64	70	70	100	148	152	152
Brod	132	138	138	172	—	—	220
Eszék	86	92	92	122	166	166	166
Mitrovicz	102	108	108	138	186	190	190
Orsova	170	170	176	206	—	—	258
Szeged	100	100	106	136	—	—	180
Temesvár-Józsefváros	132	132	138	168	—	—	220
Temesvár-Gyárváros	132	132	138	168	—	—	220
Ujvidék	84	90	90	120	168	172	164
Verbász-Kula	76	82	82	112	160	164	164
Zimony	—	—	—	—	—	—	170
Zombor	76	82	82	112	160	164	164
Zenta	84	90	90	120	168	172	172
Pancsova	120	120	126	156	194	194	194

Besondere Bemerkungen.

1. Die Frachtsätze von Brod und Eszék nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinsdorf.

2. Für Sendungen von Mehl und sonstigen Mahlproducten von den in vorstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen mit Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung derselben mit der Beschränkung gewährt, dass diese Begünstigung für ein grösseres Quantum als 100 Tonnen in ein und derselben Zeit von ein und derselben Mühle nicht in Anspruch genommen werden kann.

3. Die in der obigen Tabelle für die Stationen Budapest, Györ. Marchegg und Wien enthaltenen ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege auch im Verkehre mit den in den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Elbe-Umschlagsverkehres, Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a./L.—Simmering der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a./L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen. nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. — Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. — Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

4. In dem Frachtsatze für die Station Zimony ist die tarifmässige Ufergeleisegebühr in Zimony schon inbegriffen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2083	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, auch Candiszucker (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Budapest-	nyugoti pályaudvar Lipótváros angyalföld Józsefváros dunaparti teherpályaudvar fővárosi közraktárak Kelenföld Südbahn loco Ó-Buda-Határigát	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. December 1896 bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1, und Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze), resp. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3		Heller		Im Kartirungswege			
										288·6				
				Adlerkosteletz						330·0				
				Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)						225·6				
				Ansterlitz						231·4				
				Bedihošt						203·8				
				Bisenz-Pisek						372·0				
				Böhm.-Leipa						210·0				
				Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)						313·0				
				Cakovic						271·2				
				Časlau						264·0				
				Chybi						225·0				
				Chropin						292·0				
				Dobrowitz						292·4				
				Dobřenitz-Sirowatka						287·0				
				Dondleb						197·4				
				Göding						184·6				
				Hohenau						218·0				
				Hnllein						210·0				
				Kanitz-Eibenschitz						223·4				
				Kojetein						284·2				
				Kuttenberg (Stadtbahnhof)						227·6				
				Leipnik						190·8				
				Lundenburg						249·6				
				Mähr.-Ostran						269·4				
				Moravan						330·0				
				Nestomitz (Zuckerfabrik)						291·2				
				Neubidschow						229·8				
				Olmütz						290·0				
				Peček						222·8				
				Prerau						199·6				
				Rohatetz						204·2				
				Rohrbach-Seelowitz						275·2				
				Rossitz (Oe.N.W.B.)						274·2				
				Sedletz-Kuttenberg						240·0				
				Segen Gottes						330·0				
				Schönpriesen						278·4				
				Slatinan						295·0				
				Smifitz						208·0				
				Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)						212·8				
				Ung.-Ostra						289·2				
				Wlkawa										

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt	und im von der Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2084	Oesterr.-ungar. Staatseisbahn-Gesellschaft	Sämmtlichen österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, dann der Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie im Namen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch exclusive der Kaschau-Oderberger Bahn	Neue Fässer, die zur Füllung mit Wein oder Spiritus gehen, wenn dieselben in gefülltem Zustande die gleiche Strecke zurückbefördert werden	Relationen der Local- und inländischen Gemeinschaftstarife	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Classe A	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Frachtbriefe für die leeren Fässer, welchen die Original-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer in gefülltem Zustande in der gleichen Strecke beiliegen müssen. Die Vorlage der vorbezeichneten Documente hat bis längstens Ende März 1898 zu erfolgen	Der Rücktransport der gefüllten Fässer muss innerhalb dreier Monate erfolgen
2085	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks und Kohlenziegel (Briquetts)	Schwadowitz-Eipel	Klein-Schwechat	**Bis zu einem Maximalquantum von 8000 metr. Tonnen.** Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. August 1883, resp. des Nachtrages 1 A vom 1. Jänner 1894	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	63·0 kr. ö. W. Noten	41·1 kr. ö. W. Noten	21·9 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege	
2086	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnschwellen der Pos. H—20, Punkt 4, und b) Holz der Pos. H—19 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Niemes	Böhm.-Leipa transit	Frachtgutmässige Aufgabe mit auf eine Dienstesstelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Aussig oder Lobositz als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. a) 10·3 b) 12·0	Kreuzer ö. W. 5·2 6·0	Kreuzer ö. W. 5·1 6·0	Im Kartirungswege	

Fortlaufende Nummer	2089	2088	2087
1			
Die Publication erfolgt und im	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Holz, welches Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlags in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft ist, und zwar: a) Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-)Holz, sämmtlich über 2·5 m lang, b) desgleichen bis zu 2·5 m lang	Getreide, Hülsenfrüchte etc. (Nomenclatur des Ausnahmetarifes für Getreide etc. des Rhein- und Main-Umschlagsverkehres mit Ungarn)	a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle; b) Rohbenzin (Petroleumnaphtha)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Niemes, Station der Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes	Fonyód-Fürdötelep, Station der Südbahn-Gesellschaft	Dzieditz, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Sämmtlichen Stationen der Sächsischen und Preussischen Staatsbahnen, für welche im Sächsisch-Oesterr. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1 und 2, nebst Nachträgen, giltig vom 1. Juni 1892, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a und 6b mit Böhm.-Leipa (Station der Böbm. Nordbahn) vorgesehen sind	den im Ausnahmetarife für Getreide etc. des Rhein- und Main-Umschlagverkehres mit Ungarn genannten Stationen	den in dem Ansnahmetarif für die Beförderung von Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes angeführten Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Erfüllung der für den nebenstehend bezeichneten Ausnahmetarif giltigen Bestimmungen	Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes
und gilt in der Zeit	Vom 1. December 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. December 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. December 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897
Das Zugeständniss wird gemacht			
Bezeichnung	Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. Juni 1892 des Tarifes für den Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband	Tarif vom 1. Mai 1892 für Getreidetransporte im Rhein- und Main-Umschlagsverkehre mit Ungarn	Ausnahmetarif für Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es bestehen keine bezüglichen directen Frachtsätze	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Zuschlag von 13 Pfennig pro 100 kg zu den für den Ansnahmetarif 6a und 6b giltigen Frachtsätzen der Station Böhm.-Leipa (B.N.B.) im Sächsisch-Oesterr. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892	Die für die Station Bogiár giltigen Frachtsätze	Die directen Frachtätze ergeben sich: ad a) durch Anstoss von 9 Pfennig an die bestehenden Frachtsätze der Station Oderberg ad b) „ „ „ 10 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Katirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			In dem betreffenden Kilometerzeiger wird die Station Dzieditz mit den um 51 Kilometer erhöhten Entfernungen der Station Oderberg einbezogen
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2090	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Heu und Stroh, sowie sonstige Futterartikel und Kartoffeln als Frachtgut	sämmtlichen Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 2, verzeichneten Linien	C h a b ó w k a	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897	L o c a l t a r i f	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die den Mühlen laut Verordnungs-Blatt Nr. 148 ex 1895, sub Post Nr. 2465, bezw. 2467, zugestandenen Bonificationen werden für derlei Sendungen nicht rückvergütet
			Getreide, als: Weizen, Roggen, Gerste und Hafer, sowie Leinsaat als Frachtgut			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Frachtsätze des Specialtarifes 1		15 Percent			
			Mahlprodncte als Frachtgut*)			Aufgabe in beliebigen Mengen			Frachtsätze der Classe A, bezw. des Specialtarifes 1		15 Percent			

Die Sendungen müssen unter der Adresse einer Gemeinde, eines Gutsgebietes oder landwirthschaftlichen Vereines im Bereiche der k. k. Bezirksbauptmannschaft Neumarkt auf Grund eines von der letzteren bestätigten, nach dem unten angeführten Muster ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettels bezogen werden

Cumulativ-Bestellzettel.

Das (der) gefertigte Gemeindeamt (Gutsgebiet, landwirthschaftliche Verein) in . . . . . bestellt in . . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) folgende Quantitäten an Futter, bezw. Kartoffeln, Getreide, Leinsaat und Mahlprodncten:

Vor- und Znname des Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitgliedes):	Bezeichnung des Artikels	Quantum in Kilogramm	Anmerkung
	Zusammen . . .		

Dieses Gewichtsqnantum wird in der Station . . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes (Gntsgebietes, landwirtbschaftlicben Vereines) nach der Station Chahówka aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden.

Das Aufladen der Sendnngen in Wagenladungen wird vom Absender, das Ahladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhaih der tarifmässigen Frist hewirkt.

Das (der) Gemeindeamt (Gntsgebiet, landwirthschaftliche Verein) verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend hezeicbneter Artikel nur an die genannten Gemeinde- (Guts-) Angebörigen (Vereinsmitglieder) zur eigenen Verwendung abzugeben.

Gemeindeamt (Gutsgebiet, landwirthschaftlicher Verein) . . . . . den . . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft hestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeinde- (Gnts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) bestimmt und dem Bedarfe derselben angemessen ist, daher hiefür die Seitens der k. k. Oesterr. Staatshahnen aus Anlass des wirthschaftlichen Nothstandes für den Bezirk Neumarkt vorgesehenen Frachtermässignngen bei dem weiteren Umstande Anwendung finden können, als die (das der) ohigen Gemeinde (Gutsgebiet, landwirthschaftliche Verein) dem vorstehend genannten Bezirke Neumarkt angehört.

K. k. Bezirksbauptmannschaft Nenmarkt, den . . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift:

Anmerkung. Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2091	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Petroleumfässer aus Holz, neue, leere, mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	K o l o m e a	Drohobycz	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg mit auf eine Petroleumraffinerie als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Bei Sendungen im Gewichte von 5000 kg und darüber haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längsteus bis 31. December 1897	Localtarif	kr 56	kr. 33	kr. 23	Im Kartirungswege		
					Jasło				92	62	30			
2092	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3 zur Strassenbeschotterung	Falgendorf	Königinhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	9·7 kr.	5 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portoznschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
2093	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle	**Auflieferung von 125.000 Tonnen.*)** Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	A u s s i g chemische Fabrik		Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II. vom 1. Februar 1894	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der chemischen Fabrik als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens acht Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E werden in das Garantiequantum mit eingerechnet. Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
			Braunkohle		Bilin k.k.St.B.				1·92	1·76	0·16			
					Brüx A.T.E. und k.k.St.B.				2·04	1·88	0·16			
					Dux und Dux-Ladowitz				1·76	1·68	0·08			
					Holtschitz-Seestadtl				2·14	1·98	0·16			
					Schwaz-Kuttowitz				1·76	1·68	0·08			
					Triebschitz				2·10	1·94	0·16			
2094	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Muschelkalksteinmehl	Für diesen Artikel gilt im Localverkehre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. December 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1897, die im Tarife, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 für Lüngemittel der Position D–15 enthaltene Tarifirung unter Einhaltung der für diese Artikel vorgesehenen Tarifbestimmungen.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2095	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zinkweiss	Settenz	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	489 Heller		Im Kartirungswege		
2096	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Strohstoff und Strohzellstoff	Gloggnitz Graz S.B. Ober-Eggendorf Pottendorf-Landegg Wr. Neustadt nnd vice versa	a) Coswig i. S. b) Mügeln b. Pirna	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. In den österreichischen Stationen ist das Aufladen, in den deutschen Stationen das Auf- und Abladen von den Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. December 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, bezw. bis zu der etwa früher erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig für 100 kg a) 183 b) 172 205 194 172 161 167 156 165 154		Im Kartirungswege		
2097	**Südbahn-Gesellschaft** Am Galizisch-Adriatischen Verbandsverkehre betheiligten Bahnverwaltungen		Zucker aller Art, excl. Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker, im See-Export-Verkehre nach dem Auslande	Chybi Sędziszów Przeworsk Tłumacz-Pałahicze	Triest oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief Weiterbeförderung der Sendungen von Triest oder Fiume auf dem Seewege nach dem Auslande	Vom 1. December 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Galizisch-Adriatischer Verbandstarif (Ausnahmetarif X b)	143 176 183 214	105 131 137·5 171·5	38 45 45·5 42·5	Im Kartirungs, bezw. Rückvergütungswege		

Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer — Kreuzer ö. W.

Im Kartirungswege bei Sendungen, deren Frachtbriefe die Vorschreibung „Triest Freihafen“ oder „Fiume Freihafen“ tragen.

Im Rückvergütungswege bei Sendungen, welche im Triester oder Fiumaner Zollgebiete zur Abgabe gelangen, unter den in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ vom 1. Juli 1891 sub VIII ersichtlichen Bedingungen, welche auch rücksichtlich des Verkehres nach Fiume Geltung haben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2098	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen des Ausnahmetarifes 12e im Theil II, Heft 3 vom 1. März 1894, des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Velbert (Station der kgl. Preussischen Staatsbahnen, Directionsbezirk Elberfeld)	einer der im Ausnahmetarif 12e, Schnittafel A, Schnitt I des Tarifes, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. März 1894 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen österreichischen Stationen	Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes	Vom 1. December 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Theil II, Heft 3 vom 1. März 1894, des Tarifes für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	Schnittafel B Schnitt Ie Mark pro 100 kg 0·85		Im Kartirungswege		

oder umgekehrt

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Wöllersdorf** der Bahnlinie Gutenstein—Ebenfurth sind ein doppeltes Wächterhaus sammt Nebengebäude, ein Bahnerhaltungsmagazin und eine Steinverladerampe herzustellen, und ist das dortige Frachtenmagazin zu verlängern; es werden daher die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 24.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 11. December 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im November 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE

Wien, II., Brigittenau, Giessmannsgasse Nr. 2 (528)

Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel
aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen
aller Gattungen,

DRAISINEN,

Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,

Patronen und Geschosse. (512)

(524)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 138. Wien, 1. December 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. November 1896, Z. 13 306/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juni 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 9. November 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
2699	Kleinmann Jakob		1					1
2839	Pasini Ettore		1					
2940	Andres Peter		1					1
3137	Ochabowicz Matthäus Ladislaus		1					
3246	Agetle Josef		1					
3288	Rilke Hermann		1					1
3408	Turk Johann		1					1
3520	Glowacki Wasil		1					1
3534	Böhm Franz		1					
3685	Unterberger Josef		1					
3719	Pipan Franz [1]	1						1
3794	Lupinek Franz [1]	1						1
3828	Sruta Wenzel		1					1
3877	Schnedar Franz		1					
3993	Matzunsky Adolf		1					1
4176	Dornig Franz [1]	1						1
4303	Čihak Carl	1						1
4398	Dolcher Angelus		1					1
4408	Forster Carl Hugo Edler von [1]	1						1
4420	Polivka Franz			1				1
4429	Sbetta Thomas		1					1
4449	Daloli Adelmo [1]	1						1
4462	Scaramuzza Celeste [1]	1						1
4490	Lechner Franz [1]	1						1
4560	Sevignani Josef [1]	1						1
4643	Manastyrski Emil Lorenz	1						1
4688	Oswald Wenzel [1]	1						1
4699	Sliwka Anton				1			1
4900	Kobzej Georg	1						1
4903	Foitik Wilhelm	1						1
4945	Juntes Franz [1]	1						1
5050	Bláha Carl [1]	1						1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
5105	Login Wasili	.	.	1	.	.	.	1
5107	Iseppi Jakob [1]	1	.	.	.	.	.	1
5137	Krchow Franz [1]	1	.	.	.	.	.	1
5178	Fischl Carl [1]	1	.	.	.	.	.	1
5186	Kubetschka Josef	.	1	.	.	.	.	.
5188	Kerzan Johann [1]	1	.	.	.	.	.	1
5205	Kunz Josef	1	.	.	.	.	.	1
5318	Tamič Thomas	.	.	1	.	.	.	1
5338	Stark August [1]	1	.	.	.	.	.	1
5372	Stonek Ferdinand [1]	1	.	.	.	.	.	1
5390	Gottfried Jakob	.	1	.	.	.	.	1
5470	Maršal Franz [1]	1	.	.	.	.	.	1
5499	Degiampietro Felix Baptist	.	1	.	.	.	.	1
5507	Barbir Ambros [1]	1	.	.	.	.	.	1
5541	Neruda Emanuel Josef [1]	1	.	.	.	.	.	1
5550	Nickerl Wenzel Johann	1	.	.	.	.	.	1
5579	Fellner Josef	1	.	.	.	.	.	1
5594	Palisa Anton	1	.	.	.	.	.	1
6058	Knific Ernst [1]	1	.	.	.	.	.	1
6068	Kowalski Julius	1	.	.	.	.	.	1
6072	Neubauer Franz [1]	1	.	.	.	.	.	1
6104	Sochor Franz [1]	1	.	.	.	.	.	1
6145	Dobrzański Anton	.	.	.	.	1	.	1
6159	Zappoth Alois [1]	1	.	.	.	.	.	1
7017	Itze Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
7033	Engel Victor Johann	1	.	.	.	.	.	1
7058	Thurnwalder Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7153	Ostern Menasse	1	.	.	.	.	.	1
7161	Mandzik Georg	1	.	.	.	.	.	1
7179	Passkowski Casimir	1	.	.	.	.	.	1
7250	Zwickelhuber Rudolf [1]	1	.	.	.	.	.	1
7256	Glodzik Andreas	.	.	1	.	.	.	1
7290	Wojcik Johann	1	.	.	.	.	.	1
7373	Klimczak Alois	1	.	.	.	.	.	1
7393	Niggitsch Johann [1]	1	.	.	.	.	.	1
7421	Ertl Franz [1]	1	.	.	.	.	.	1
7444	Golebiowski recte Golab Joh. [1]	1	.	.	.	.	.	1
7453	Buresch Johann	1	.	.	.	.	.	1
7481	Rubinowski Andreas	1	.	.	.	.	.	1
7498	Niemess Franz	1	.	.	.	.	.	1
7509	Tauber Josef	1	.	.	.	.	.	1
7514	Hackl August	1	.	.	.	.	.	1
7537	Kostyrkiewicz Michael Stanisl.	1	.	.	.	.	.	1
7589	Haliniak Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7597	Schramm Anton [1]	1	.	.	.	.	.	1
7609	Melzer Josef	.	1	.	.	.	.	1
7615	Rudich David	1	.	.	.	.	.	1
7628	Schweimler August	1	.	.	.	.	.	1
7668	Pohl Johann	1	.	.	.	.	.	1
7697	Holý Johann	1	.	.	.	.	.	1
7701	Nicolodi Michael [1]	1	.	.	.	.	.	1
7717	Čech Wenzel [1]	1	.	.	.	.	.	1
7757	Romich Johann	1	.	.	.	.	.	1
7771	Brandl Franz [1]	1	.	.	.	.	.	1
7777	Orlecki Theodor	1	.	.	.	.	.	1
7781	Ladstätter Jakob [1]	1	.	.	.	.	.	1
7798	Skala Johann	1	.	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7804	Seles Anton	1	.	.	.	.	.	1
7841	Bozeskul Georg	1	.	.	.	.	.	1
7845	Eywann Johann	1	.	.	.	.	.	1
7861	Gross Josef	1	.	.	.	.	.	1
7904	Krieglstein Carl	.	1	.	.	.	.	1
7927	Metanomski Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7974	Putigna-Levin Vitus [1]	1	.	.	.	.	.	1
7977	Gwiszcz Johann	1	.	.	.	.	.	1
8003	Biskup Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
8008	Rigo Paul	1	.	.	.	.	.	1
8025	Palibroda Johann	1	.	.	.	.	.	1
8040	Nasarewicz Isidor	1	.	.	.	.	.	1
8041	Dębicki Adolf	1	.	.	.	.	.	1
8045	Geržetić Johann	1	.	.	.	.	.	1
8046	Košir Mathias	1	.	.	.	.	.	1
8060	Taučer Anton	1	.	.	.	.	.	1
8061	Kosmina Anton	1	.	.	.	.	.	1
8086	Blasina Peter	1	.	.	.	.	.	1
8098	Spiegel Isaak	1	.	.	.	.	.	1
8105	Nessmann Michael	1	.	.	.	.	.	1
8106	Sponza Johann	1	.	.	.	.	.	1
8113	Tešluk Michael	1	.	.	.	.	.	1
8114	Polák Franz	1	.	.	.	.	.	1
8118	Miklavčić Alois	1	.	.	.	.	.	1
8122	Hüttler Johann	1	.	.	.	.	.	1
8138	Cerneca Johann	1	.	.	.	.	.	1
8142	Folczuk Josef	1	.	.	.	.	.	1
8163	Stein Carl	1	.	.	.	.	.	1
8172	Senkowski Michael Ritter von	1	.	.	.	.	.	1
8183	Krywuta Demeter	1	.	.	.	.	.	1
8209	Zaleský Johann	1	.	.	.	.	.	1
8227	Białkowski August	1	.	.	.	.	.	1
8246	Zitko Johann	1	.	.	.	.	.	1
8264	Gratzer Eduard	.	.	.	1	.	.	1
8283	Svara Franz	1	.	.	.	.	.	1
8284	Jenakiewicz Theophil	1	.	.	.	.	.	1
8303	Neuwirth Mathias	1	.	.	.	.	.	1
8314	Jurczykowski Franz	1	.	.	.	.	.	1
8326	Dürrschmied Josef	1	.	.	.	.	.	1
8331	Białkowski Jakob	1	.	.	.	.	.	1
8371	Soroczyński Roman Ritter von	1	.	.	.	.	.	1
8400	Wolf Alexander	1	.	.	.	.	.	1
8432	Bechler Josef	1	.	.	.	.	.	1
8472	Mickel Franz	1	.	.	.	.	.	1
8488	Gettinger Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
8524	Mulowski Andreas	1	.	.	.	.	.	1
8537	Kreissl Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
6005	Roviščanec Lukas [4]	.	1	.	.	.	.	.
6787	Höbarth Johann [4]	.	1	.	.	.	.	.
7462	Ullmann Adalbert [4]	.	1	.	.	.	.	1
7494	Leicht Franz [4]	.	1	.	.	.	.	.
8639	Marinski Edler v. Deran Carl [4]	1	.	.	.	.	.	1
10699	Geller Israel [4]	1	.	.	.	.	.	1
11242	Peschke Josef [4]	.	.	.	.	1	.	1
12619	Pfiffer Hersch [4]	1	.	.	.	.	.	1
13224	Tartler Gustav [2] und [4]	.	.	.	.	1	.	.
13644	Maksymowicz Jakob [3] und [4]	.	.	.	.	.	.	1

[1]) Bewerber wurden bereits in früheren Jahren angestellt; das Erlöschen der bezüglichen Certificate wurde bisher nicht verlautbart.

[2]) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden und wolle im Vorfindungsfalle hieher eingesendet werden.

[3]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[4]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 535. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. November interpellirten die Abgeordneten Seichert und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen der Geschäftsgebahrung des Lebensmittelmagazins der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Přivoz.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Verlängerung, resp. Ausbau der bestehenden Localbahn Wien-Wr. Neudorf, und zwar umfassend: die Hauptlinie Gumpendorfer Schlachthaus — Simmering — Blumengasse, dann die Schleppbahnen: Simmering—Central-Viehmarkt, Central-Viehmarkt—Schlachthaus St. Marx und Haltestelle Meidling—Meidlinger Schlachthaus. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. November die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten Detailprojectes für die Verlängerung, resp. den Ausbau der bestehenden Localbahn Wien-Wr. Neudorf, und zwar umfassend: die Hauptlinie Gumpendorfer Schlachthaus—Simmering—Blumengasse, dann die Schleppbahnen: Simmering — Central-Viehmarkt, Central-Viehmarkt—Schlachthaus St. Marx und Haltestelle Meidling—Meidlinger Schlachthaus, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 6031/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Lużan—Zaleszczyki: Theilstrecke km 0·00—41·038: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke km 0·0 bis km 41·038 der Linie Lużan—Zaleszczyki der Bukowinaer Landesbahnen die Stationscommission und anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und die Verhandlung behufs Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 4. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 14.455.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauconsensertheilung für die Verlängerung des Geleises Nr. 1 in der Station Kojetitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung des Geleises Nr. 1 in der Station Kojetitz der Linie Wien—Tetschen ertheilt. [E.-M.-Z. 5375/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz — Seidenberg: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Eiskellers in der Station Turnau.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Eiskellers in der Station Turnau der Linie Pardubitz—Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7519/IV.]

— (Strecke Josefstadt—Liebau: Verlängerung des Gütersehuppens in Rothkosteletz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Verlängerung des Gütersehuppens in der Station Rothkosteletz der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6780/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Wegschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Wegschranken in km 350·8/9 und 361·8/9 für den 12. December anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander bestimmt. [G.-I.-Z. 19.968.]

— (Bauconsensertheilung für die Erweiterung des Lagerplatzes und der Zufahrtsstrasse in Pernegg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung des Lagerplatzes und der Zufahrtsstrasse in der Station Pernegg der Linie Wien—Triest ertheilt. [E.-M.-Z. 8360/IV.]

— Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Industriegeleises in Wr. Neustadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines von km 48·4/5 der Station Wr. Neustadt der Südbahnlinie Wien—Triest abzweigenden Industriegeleises zu den im Bau begriffenen Speditionsmagazinen des Ferdinand Homma in Wr. Neustadt unter Feststellung einer Bauvollendungsfrist von drei Monaten ertheilt. [E.-M.-Z. 7478/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines Durchganges in km 1·2/3: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Durchganges neben der Strassenübersetzung in km 1·2/3 für den 10. December anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander bestimmt. [G.-I.-Z. 19.903.]

— (Linie Kufstein — Ala: Errichtung eines vierten Geleises in der Station Brenner: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Brixen hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft, betreffend die Errichtung eines vierten Geleises in der Station Brenner, für den 12. December angeordnet. [E.-M.-Z. 8329/IV.]

— (Herstellungen in der Station Fritzens.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat den Bauconsens für die Herstellung eines neuen Gehweges zur Station Fritzens der Südbahn-Gesellschaft und für die Umgestaltung der Handschranken in km 59·215 und km 59·260 in Zugschranken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8383/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Geleiseanlagen in Franzensfeste.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Franzensfeste der Linie Kufstein—Ala unter der Bedingung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt, dass in km 153·553 für den Gemeindeweg nach Riol an Stelle der bestehenden Niveaukreuzung eine Bahnunterfahrt im Laufe des Jahres 1897 hergestellt werde. [E.-M.-Z. 8639/IV.]

Graz-Köflacher Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft). (Linie Lieboch—Wies: Umgestaltung der Wegschranken in km 30·848: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Wegschranken in km 30·848 für den 14. December anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander bestimmt. [G.-I.-Z. 19.905.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Mocsolád - Siófok. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Somogy haben den Beschluss zum Ausbau der projectirten Localbahn Mocsolád-Siófok gefasst. Als Einmündungsstation der Trasse der in Fortsetzung der als Sackbahn endigenden Linie Kaposvár—Mocsolád, einer Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume, in nördlicher Richtung zu erbauenden Radiallinie, welche diese an einem geeigneten Punkte mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof verbinden soll, waren ursprünglich Fonyod oder Lelle in Aussicht genommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894), doch hat man sich entschlossen, die längere Trasse bis zur Station Siófok zu wählen. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden Linie sind mit 2,600.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 189.000 fl. auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Projectirte Localbahn Pozsega — Pakrácz - Lipik. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Pozsega—Pakracz-Lipik (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895, Vorconcession Post 1) angeordnet. Die projectirte Linie wird von der Endstation Pozsega der Linie Pleternica—Pozsega (Flügelbahn der Linie Eszék—Uj-Kapela-Batrina)

der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Slavonischen Localbahnen) aus diese in der Endstation Pakrácz-Lipik mit der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Barcs—Pakrácz-Lipik verbinden. Durch Anschluss an die Linie Pakrácz-Lipik—Banovajaruga der concessionirten Lonjathalbahn Dugoselo-Banovajaruga-Novi (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 68) wird sie von Pleternica aus über Pozsega—Pakrácz-Lipik—Banovajaruga—Dugoselo in transversaler Richtung eine Parallellinie zur Hauptlinie Zágráb—Sziszek—Novska (—Uj-Gradiska—Bród) bilden.

Localbahn Komárom (Komorn)—Duna - Szerdahely. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der ihrer baulichen Vollendung entgegengehenden Localbahn Komárom-Duna-Szerdahely (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 99), einer Theilstrecke der Csallóköz- (Schüttinsel-) Bahn Komárom —Duna-Szerdahely—Pozsony (Pressburg), deren zweite Theilstrecke Duna-Szerdahely—Pozsony bereits im Betriebe ist, angeordnet. Von Komárom aus findet die Csallóköz-Bahn mit Benützung der Komorner Staatsbrücke in Uj-Szöny Anschluss an die donau rechtsuferseitige Hauptbahnlinie Budapest—Bruck a. d. Leitha der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und verbindet somit von Uj-Szöny aus diese in diagonaler Richtung in Pozsony mit deren donau linksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Marchegg.

Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh. (Technische Ueberprüfung der Trasse.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat über Ansuchen der Interessenten der von der concessionirten Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 93) berührten Gebietstheile der Comitate Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun und Jász-Nagy-Kun-Szolnok die technische Revision der Trasse der genannten Bahn angeordnet. Die Concessionäre beabsichtigen, die neue Linie, deren Bau, mit Ausnahme der einem ausgedehnten Inundationsgebiete entsprechenden Herstellung der für den gemischten Verkehr einzurichtenden Theissbrücke, sonst keinerlei technischen Schwierigkeiten begegnet, im Laufe des Sommers betriebsfähig dem Verkehre zu übergeben.

Bau der Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) in Budapest. (Ausführungsmodus und Vornahme von Probebohrungen.) Bei Gelegenheit der Begutachtung der anlässlich des projectirten Baues der Brücke über die Donau am Eskütér ausgeschriebenen internationalen Concurrenz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 und 63 ex 1894) gewann die Maschinenfabrik in Esslingen (Württemberg) den ersten Preis, und zwar für eine Brücke, die ohne Anwendung von Strompfeilern den Strom in nur einem Bogen überspannt. Dem genannten Projecte zufolge sollte die Brücke als Hängebrücke von eigenartig construirten Drahtseilen getragen werden, doch entschloss sich die Regierung, bei Aufrechthaltung des Einbogen-Systems, für die Anwendung solider Eisenconstruction, an deren Ausführung bereits gearbeitet wird. Im Interesse der Constatirung der Flusssohlen-Beschaffenheit wurden nun bereits an beiden Seiten des Ufers Probebohrungen vorgenommen, deren Resultate für die Ausführungsweise der selbstverständlich besonders stark und mächtig herzustellenden Landpfeiler massgebend sein werden. Die Ausführung des Baues der Brücke, dessen Beginn der Millenniums-Ausstellung und des Baues der aus Verkehrsrücksichten in erster Linie zu vollenden gewesenen Brücke am Vámháztér (Zollamtsplatz) wegen bis nun vertagt wurde, ist dem Sectionsrathe Czekelius und dem technischen Rathe Szántó, denselben Fachmännern, welche den Bau der Zollamtsbrücke führten, übertragen worden. An der Ausführung der Eisenconstructionen werden nebst der Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen und den Diósgyörer Eisenwerken des Staatsbetriebes auch andere Firmen der einschlägigen Branchen participiren. Der Beginn des Baues der Quailinie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe, von welcher die Abzweigung nach Buda (Ofen) über die neue Brücke führen wird, hängt von der definitiven Feststellung der durch den Brückenbau bedungenen und den gegenwärtigen gegenüber wesentlich veränderten Nivcauverhältnisse des Quai ab.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Radnót.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der in ihrem Betriebe stehenden Linie Kocsárd—Maros-Vásárhely (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Nagy-Várád [Grosswardein]—Kocsárd—Brassó [Kronstadt]—Predeal), zwischen den Stationen Maros-Ludás und Maros-Csapó, eine „Radnót" genannte, für den gesammten Personen-, Eil- und Frachtgutverkehr eingerichtete Station mit 1. November eröffnet wurde, von welcher aus lebende Thiere jedoch vorläufig nicht befördert werden können.

— (Eröffnung der Haltestelle Nagy-Peterd.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 15. November auf der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Barcs-Üszög der Eisenbahn-Actiengesellschaft Barcs-Pécs (Fünfkirchen) zwischen den Stationen Szigetvár und Baranya-Szent Lörincz (auch Station der Linien Uj-Dombovár—Baranya-Szent Lörincz—Pécs—Villány und Baranya-Szent Lörincz —Slatina—Našic) die vorläufig auf den Personenverkehr beschränkte Haltestelle Nagy-Peterd eröffnet wurde.

— (Errichtung von Internaten für Kinder von Eisenbahnbeamten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Interesse der Erleichterung der Erziehung schulpflichtiger Kinder von Eisenbahnbeamten, deren Stationen von grösseren, mit Schulen ausgestatteten Ortschaften weit entfernt sind, mit der Errichtung von Internaten begonnen, in welchen körperlich tauglich befundene Kinder gegen gering bemessene Verpflegs- und Unterrichtsgebühr ihre Erziehung erhalten werden. Ein derartiges Internat und Alumneum wurde mit Beginn des laufenden Schuljahres bereits in Szegedin eröffnet, und wird nun ein zweites mit einem Kostenaufwande von 151.356 fl. in Kaposvár errichtet werden. In beiden Städten stellten die Municipien die erforderlichen Baugründe unentgeltlich zur Verfügung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate September.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate September vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	9
	in Stationen	16
Zusammenstösse	auf freier Bahn	2
	in Stationen	18
sonstige Betriebsunfälle		162
	zusammen	207

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	3	29
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	30	105
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	17	15
zusammen	51	149

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen		
in Berlin	—	2
„ Köln a. Rh.	1	—
„ Elberfeld	1	2
„ Essen a. Ruhr	—	1
„ Frankfurt a. M.	—	3
„ Halle a. S.	—	1
„ Hannover	—	1
„ Kattowitz	1	1
Königlich Württembergische Staatseisenbahnen	—	1
Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen	—	10
Hessische Ludwigs-Eisenbahn	—	7
wie vor	3	29

Bei den Betriebsunfällen wurden
48 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
129 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.896 km . . . . . 196 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2051 km . . . . . 11 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	188	137
bei den Privatbahnen	186	91

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:

bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Essen a. Ruhr und in Elberfeld und die grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen,
bei den Privatbahnen
die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, die Alt-Damm – Kolberger und die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Preussen. (Vorarbeiten für Nebenbahnen.) Das kgl. preussische Ministerium für öffentliche Arbeiten hat die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für vollspurige Nebeneisenbahnen von Brieg über Namslau nach Kempen und von Senne (Sennelager) nach Wiedenbrück ertheilt.

Schiffahrt.

Projectirte Hafenanlagen in Budapest. (Einberufung einer Enquête-Commission.) Nachdem die vom kgl. ungarischen Handelsminister zum Studium von Hafenanlagen in Süsswasser-Stromgebieten nach dem Auslande exmittirten Experten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109) bereits zurückgekehrt sind, hat der kgl. ungarische Handelsminister die Einberufung einer aus den Vertretern sämmtlicher interessirten Theile der Handelswelt und jenen der die Flussschiffahrt betreibenden Gesellschaften, sowie der Schiffergenossenschaft zusammengesetzten Enquête-Commission einzuberufen beschlossen, um deren Meinung bezüglich des Platzes, auf welchem die Hafenanlagen in Budapest ausgeführt werden sollen, einzuvernehmen. Nach Lösung der Platzfrage wünscht der Minister, die Vorarbeiten beginnen zu lassen. Mit der Anlage des Hafens steht auch die Frage der Verlegung des grossen Donauufer-Frachtenbahnhofes der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Verbindung. In seiner gegenwärtigen Situation verhindert dieser Bahnhof die Entwicklung eines wichtigen Bezirkes der Hauptstadt, denn er sperrt denselben von der Verbindung mit dem Donaustrome ab. Es ist die feste Absicht des Ministers, durch die Verlegung des Bahnhofes diesem Uebelstande abzuhelfen.

Eisernes Thor. (Anlage elektrisch zu betreibender Motorenwerke.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat im Interesse der Ausnützung der durch gleichmässiges Gefälle nun regulirbaren Wasserkraft im Bereiche des Eisernen Thores die kgl. serbische Regierung eine aus den Sectionschefs Mihajlovics, Davitscho und Novakovics bestehende Commission entsendet, welche die von dem General-Unternehmer der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore Hugo Luther eingereichten Vorschläge zur Verwerthung der Donaukatarakte für Elektricitätsanlagen prüfen und im Falle ihrer Bewährung einen Gesetzentwurf behufs Ertheilung der angesprochenen Concession ausarbeiten soll. Aus diesem Anlasse finden auch Verhandlungen mit der kgl. ungarischen Regierung statt, welche ihr massgebendes Gutachten abzugeben haben wird, ob die projectirte Ausführungsweise dieser Anlagen nicht etwa die Schiffahrt behindert.

Württemberg. (Bodenseeschiffahrt im Jahre 1895.) Dem Jahresberichte der Handels- und Gewerbekammern in Württemberg für das Jahr 1895 ist über die Bodenseeschiffahrt Nachstehendes zu entnehmen: Die Betriebsmittel bestanden in 8 Dampfbooten: dem Salonschiff „Christoph“, den Halbsalonschiffen „König Carl“, „Königin Charlotte“, „Friedrichshafen“ und den Dampfbooten „Eberhard“, „Württemberg“, „Mömpelgard“ und „Wilhelm“; 1 Dampfbarkasse „Buchhorn“; 4 eisernen Schleppbooten „Hecht“, „Schwabe“, „Welfe“ und „Nr. IV“; 2 eisernen Trajectkähnen Nr. I und II.

Die Dampfboote und Trajectkähne führten aus 4416 Fahrten (gegen 1894 mehr 329) mit 174.105 km Weglänge. Mittelst der Trajectkähne wurden 4801 beladene und 3735 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See verbracht (226 beladene und 726 leere Wagen mehr als in 1894). — Befördert wurden 227.076 Personen (gegen 228.957 in 1894) und 230.010 kg Gepäck; ferner 45,619.610 kg Einzel- und Wagenladungsgüter, ausschliesslich Getreide (gegen 1893/4 51,982.010 kg), 18,102.930 kg Getreide (1893/4 8,999.200 kg), 88 Pferde, 1804 Stück Hornvieh, 853 Stück Kleinvieh. — Die Einnahmen betrugen 341.153 Mk., die Ausgaben 289.232 Mk., daher Reinertrag 51.921 Mk. (gegen 24.959 Mk. in 1894).

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. November bis 3. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

27. Novbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio“, Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosuizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und anf Verlangen nach Stagno grande.

28. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade“, Capitän P. Badessich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Staguo grande.

29. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vesta“, Capitän G. Klansberger, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien.)

1. Decbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis“, Capitän G. Sucich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich“, Capitän S. Rubesch, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Valcassione und Porto Mauzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Staguo piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

27. Novbr. Dampfer „Massimiliano“, Capitän E. Mecozzi,
30. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
2. Decbr., Dampfer „Massimiliano“, Capitän E. Mecozzi, } um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

29. Novbr., um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Saturno“, Capitän L. Brelich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytileue.

29. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Vesta“, Capitän G. Klansberger, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salouich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Manra, Prevesa und Salaghora.

2. Decbr., nm Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Capitän A. Orlando, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca nnd Rhodus.

2. „ um 4 Uhr Nachmittags (Alexandrien über Fiume), Dampfer „Memfi“, Capitän P. Komuenovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

3. „ nm 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa), Dampfer „Maria Teresa“, Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräns, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineholi, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Kustendjeh. Für Passagiere nnd Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien nnd Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Decbr., um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ nm 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan). Dampfer „Maria Valeria“, Capitän A. Fellner, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. Decbr., Dampfer „Polluce“, Capitän . . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im December 1896.)

Export.

Im December 1896 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgclassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	December
Liverpool	„Egyptian"	1—10
Hull, Newcastle o T	„Toledo"	1—10
New-York	„Elysia" (Anchor Line)	5—15
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	5—15
Ronen	„Baross"	5—15
Gibraltar [1]), London	„Szt. László"	5—15
Hamburg	„Roma"	10—20
Liverpool	„Andalusian"	15—25
Dunkerque		15—25
Ronen		15—25
Barcelona [2])	„Mátyás Király"	25
Hull, Newcastle o T	„Rosario"	21—31
Algier [1]), Glasgow	„Petöfi"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Báthori"	21—31
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31
Leith	„Matlekovits"	21—31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im December 1896 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	December
Liverpool	Triest, Fiume	„Algerian"	1—10
London	„ „	„Kálmán Király"	1—10
Hull, Newcastle o T	„ „	„Bassano"	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szt. István"	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon" (Cunard Line)	5—15
London	Triest, Fiume	„Wm. Bailey"	10—20
Bordeaux	„ „	„Jokai"	15—25
Rouen	„ „	„Széchényi"	15—25
Hull, Newcastle o T	„ „	„Finland"	15—25
Liverpool	„ „	„Alsatian"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos"	21—31
Glasgow	„ „	„Stefánia"	21—31
Leith	„ „	„Zrinyi"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate December fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Andrássy" am 3., „Szápáry" am 10., „B. Kemény" am 17., „Rákóczy" am 24. und „Andrássy" am 31.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény" am 4., „Rákóczy" am 11., „Andrássy" am 18. und „Szápáry" am 25.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate December fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Buda" am 7., „Tisza" am 14., „Adria" am 21. und „Arpád" am 28.;

von Marseille nach Fiume: „Adria" am 6., „Arpád" am 13., „Buda" am 20. und „Tisza" am 27.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) In der am 12. November abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, an welcher 13 Actionäre in Vertretung von 9515 Actien theilnahmen, wurde im Sinne der Anträge der Verwaltung einstimmig die Auflösung der Gesellschaft beschlossen und die Verwaltung mit der ehethunlichsten Durchführung der zu diesem Behufe erforderlichen Schritte beauftragt. Zu Liquidatoren wurden mit Stimmeneinhelligkeit gewählt Hugo Noot, Adolf Lazar und Friedrich Seeberg. Mit der Revision der Gebahrung wurde der Verwaltungsausschuss betraut, welcher die auf die Zeit vom Eintritte bis zur Beendigung der Liquidation bezüglichen Rechnungen, einschliesslich jener über den ein Eigenthum der Certificatsbesitzer bildenden Specialfonds, zu prüfen haben wird; die Ertheilung des Absolutoriums über das Endergebniss der Liquidation wurde jedoch einer dann abzuhaltenden Generalversammlung vorbehalten. Sodann wurden in den Verwaltungsausschuss die bisherigen Functionäre wiedergewählt und endlich der Verwaltung die Ermächtigung ertheilt, für den Fall, als vor dem Inkrafttreten des Liquidationsbeschlusses die dazu erforderlichen Voraussetzungen zutreffen sollten, eine weitere Hinauszahlung an die Certificatsbesitzer zu bewirken. Nach Schluss der Generalversammlung wurde zur Constituirung des Verwaltungsausschusses geschritten, bei welcher Julius Freiherr von Born zum Vorsitzenden und Dr. Josef Freiherr von Seiller zum Stellvertreter desselben und nebst den zwei Genannten noch Hugo Noot und Julius Graf Neuhaus zu Mitgliedern des Directionsrathes wiedergewählt wurden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 27. October dem öffentlichen Verkehre übergebene 19·326 km lange Theilstrecke Lauterecken—Odernheim der im Betriebe der Pfälzischen Eisenbahnen stehenden Nebenbahn Lauterecken-Staudernheim — Untere Glanthalbahn — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zu dem Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) ist der Nachtrag IV erschienen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXLI. Stückes.) Das am 25. November herausgegebene CCXLI. Stück enthält unter

Nr. 2707: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 19. November 1896, Z. 24.033/IV, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CCXLII. Stückes.) Das am 26. November herausgegebene CCXLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2708: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. November 1896, Z. 190.001, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Krain nach Böhmen.

Nr. 2709: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 7. November 1896, Z. 143.539/I, betreffend Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von dalmatinischem Klauenvieh nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 2710: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 18. November 1896, Z. 98.053, betreffend die Sperre mehrerer politischer Bezirke und Gerichtsbezirke für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 2711: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. November 1896, Z. 20.250, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2712: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 22. November 1896, Z. 20.681, betreffend Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem rumänischen Districte Tutowa.

Nr. 2713: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 21. November 1896, Z. 19.938/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CCXLIII. Stückes.) Das am 27. November herausgegebene CCXLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2714: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. November 1896, Z. 110.032, betreffend die theilweise Behebung der bestehenden Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark.

Nr. 2715: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. November 1896, Z. 111.512, betreffend die Behebung der Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus Kärnten nach Niederösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Florenz Campo di Marte an Stelle der Station Florenz Porta alla Croce.

Seitens der Verwaltung der Italienischen Südbahnen wurde die Station Florenz Porta alla Croce aufgelassen und deren Befugnisse der neueröffneten Station Florenz Campo di Marte übertragen.

Die Frachtberechnung für den italienischen Durchlauf nach und von Florenz Campo di Marte hat auf Grund der gleichen kilometrischen Entfernungen zu geschehen, die bisher im Verkehre mit Florenz Porta alla Croce Giltigkeit hatten.

Wien, am 24. November 1896. [879]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Station Geestemünde (Fischereihafen) in die Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 wird die Station „Geestemünde (Fischereihafen)“ der königl. Eisenbahn-Direction Hannover in den vom 1. September 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1, und in den vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2, für den oben bezeichneten Verkehr mit den in diesen Tarifen für Geestemünde (Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof) vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 27. November 1896. [880]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

(Theil II, Heft 2.)

Aufhebung von Tarifsätzen.

Mit dem 15. Jänner 1897 gelangen die Holzfrachtsätze nach den Stationen Ems (Bad), Homburg v. d. H., Offenbach a. M. und St. Goarshausen ohne Ersatz zur Aufhebung.

Wien, am 28. November 1896. [881]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung des Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt ein Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. von Russland nach Süddeutschland zur Einführung, durch welchen der Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Bayerisch-Oesterr.-Russischen Grenzverkehr vom 1. Februar 1895 nebst Nachtrag I ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 30 Kreuzer = 50 Markpfennige für das Stück erhältlich.

Wien, am 27. November 1896. [882]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Frachtfreie Beförderung des den Eiersendungen gegen Frostgefahr beigegebenen Schutzstrohes.

Mit Giltigkeit vom 15. December 1896 wird das in den Monaten November bis einschliesslich April eines jeden Jahres den Eiersendungen (in Wagenladungen von mindestens 5000 kg) zum Schutze gegen Frost etwa beigegebene Stroh bis zum Gewichte von 300 kg kostenfrei befördert.

Wien, am 26. November 1896. [883]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Ladestelle Steinbruch.

Die zwischen der Personen-Haltestelle Czernotin und der Station Milotitz in km 8·926 der Strecke Weisskirchen—Krasna gelegene „Ladestelle Steinbruch“ wurde für die Auflieferung von Stein- und Schottermateriale in vollen Wagenladungen am 24. October eröffnet.

In dieser Ladestelle können Sendungen von Stein- und Schottermateriale in vollen Wagenladungen ausschliesslich von Seiten des Steinbruchbesitzers Herrn Josef Schindler nach allen für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Stationen und Ladestellen der österreichisch-ungarischen, bosnisch-herzegowinischen und der dem Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr unterworfenen ausländischen Bahnverwaltungen zur Aufgabe gelangen.

Die Verladung der von der Ladestelle Steinbruch abzubefördernden Sendungen hat der Absender mit seinen Arbeitskräften und auf seine Kosten zu besorgen.

Für die in der Ladestelle Steinbruch verladenen Güter gelten, je nach der Verkehrsrichtung, nach welcher diese Güter abzubefördern sind, die Stationen Mähr.-Weisskirchen, bezw. Krasna als Versandtstationen, in welchen Stationen diese Sendungen auch frankirt und mit Nachnahmen belastet werden können.

Für den Verkehr dieser Sendungen in vollen Wagenladungen von dieser Ladestelle gelten die Bestimmungen der vom 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarife für die hierseitigen Localbahnen sammt Nachträgen; die für die Ladestelle Steinbruch massgebenden kilometrischen Entfernungen und Gebührensätze sind im Nachtrage XVI zu den vorerwähnten Gebührentarifen enthalten.

Wien, am 27. November 1896. [884]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und gewissen Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits auch für den Verkehr mit Wien (Nordbahnhof).

Die im Localgebührentarife, Theil II, Heft 1, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894, sowie die im temporären Anhange zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1896 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof) einerseits und den Stationen der Strecken Schimitz bis Bodenbach, Obrowitz bis Tischnowitz, Okříško bis incl. Střelic, Latein bis incl. Nemotitz, Böhm.-Trübau bis incl. Hohenstadt, Chotzen bis Mittelsteine und Starkoč, sowie den Stationen der an diese Strecken anschliessenden Localbahnen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits gelangen vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 auch im Verkehre mit Wien (Nordbahnhof) zur Anwendung.

Wien, am 27. November 1896. [885]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr des angeführten Verbandes, durch welchen der gleiche Tarif vom 1. Juni 1896 ersetzt wird, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 10 kr. bezogen werden.

Wien, am 27. November 1896. [886]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Neuausgabe des Localgütertarifes.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass am 1. Jänner 1897 die neue Ausgabe des auf sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen giltigen Localgütertarifes (Theil II) und gleichzeitig ein neuer „Anhang" zu diesem Tarife, dann zu dem auf den Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Februar 1892 giltigen Kilometerzeiger der Nachtrag VIII in Kraft tritt. Die Giltigkeit des neuen Tarifes erstreckt sich mit den für Mineralkohlen- und Coakssendungen im Ausnahmetarif XI enthaltenen Abweichungen auch auf die Linie der in den Staatsbetrieb übernommenen kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, wodurch im Verkehre der Stationen dieser Eisenbahn mit den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, den bisherigen Frachtsätzen gegenüber, in überwiegendem Masse Frachtermässigungen eintreten. Der neue Tarif und Anhang enthält Frachtsätze in Kronenwährung, welche grösstentheils dem zweifachen der gegenwärtig bestehenden Frachtsätze entsprechen, bei einzelnen Güterclassen, bezw. Kilometerentfernungen jedoch mit einem Heller pro 100 kg sich entweder höher oder niedriger stellen als die bisherigen Frachtsätze. Im Uebrigen entspricht der neue Tarif und dessen Anhang dem bisherigen Tarif, bezw. Anhang, deren Nachträge im neuen Tarif und Anhang berücksichtigt worden sind. Eine Aenderung erfolgte nur insoweit, dass in den neuen Tarif einzelne Bestimmungen und Ausnahmetarife mit einigen Modificationen, bezw. Ergänzungen aufgenommen und die Stationstarife mit den in neuerer Zeit eröffneten oder demnächst zu eröffnenden Stationen, bezw. Ausweichen ergänzt, weiter in den neuen Anhang einige, bisher im Publicationswege bestandene Frachtermässigungen einbezogen wurden. Der Nachtrag VIII des Kilometerzeigers enthält — ausser den entsprechenden Modificationen und Ergänzungen — die Kilometerentfernungen für die in neuerer Zeit eröffneten Stationen und Ausweichen, sowie für die Stationen der Linie Sepsi-Szt. György – Csik-Szereda der Székler Eisenbahnen. Vom genannten Tage an wird der auf sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Februar 1892 giltige Localgütertarif (Theil II) sammt allen Nachträgen, sowie der zu diesem Tarif am 1. Jänner 1895 herausgegebene „Anhang" sammt Nachtrag I, dann der auf der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn vom 1. Juni 1894 giltige Localgütertarif (Theil II) sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt. Der in Rede stehende neue Localgütertarif ist für 3 Kronen pro Exemplar, der neue „Anhang" und der Nachtrag VIII des Kilometerzeigers für je 40 Heller pro Exemplar im Tarifverkaufsbureau der Direction (Budapest, Csengerygasse Nr. 33) und bei den Betriebsleitungen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Ende December laufenden Jahres erhältlich.

— (Erläuterung der Bestimmungen für Pferdebegleiter in den Ausnahmetarifen für Pferdetransporte von ungarischen Stationen nach Paris.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der vom 1. Jänner 1896 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden von ungarischen Stationen nach Paris (La Villette) und Pantin hinsichtlich der Beförderung der Pferdebegleiter auf den französischen Strecken die Bestimmung enthält, dass für eine Sendung, wie gross sie auch sein mag, niemals mehr als zwei Erlaubnissscheine ausgestellt werden. Diese Bestimmung ist dahin zu verstehen, dass für alle von einem und demselben Absender an einen und denselben Empfänger gleichzeitig aufgegebenen Pferde, auch bei Verwendung von mehr als zwei Wagen zur Verladung, auf den französischen Strecken nur zwei Erlaubnissscheine für Pferdebegleiter ausgefolgt werden.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Wöllersdorf** der Bahnlinie Gutenstein—Ebenfurth sind ein doppeltes Wächterhaus sammt Nebengebäude, ein Bahnerhaltungsmagazin und eine Steinverladerampe herzustellen, und ist das dortige Frachtenmagazin zu verlängern; es werden daher die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 24.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 11. December 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im November 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2099	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Spiritus, rafinirt (aus Pos. A—35 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Lemberg	Oswięcim	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer der im Ausnahmetarife für Spiritus der Tarifhefte 1 und 2 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Verschieden	20 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender quartalweise bis längstens Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	
2100	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Güter der Tarifclassen I und II	T a u s	Nussdorf, Wien II (K.F.J.B.) und Wien-Praterquai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg | 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	kr. 172 160	kr. 150 135	kr. 22 25	Im Kartirungswege		
2101	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien Fahrbetriebsmittel	Hinsichtlich der Linien des Abschnittes A. Heft I, des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. — Die Sendungen müssen zum Bau der Localbahn Melnik-Mseno bestimmt sein, in Melnik zur Abgabe gelangen und an die Bahnunternehmung in Melnik adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f V e r s c h i e d e n	0·1 kr. pro 100 kg und 1 km Minimalfrachtsatz 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	50 Percent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die Bahnunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	

1	2		3			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht							Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach			bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2102	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lebendes Geflügel bei eilgutmässiger Beförderung	Szalonta	Niederau Niedersedlitz			Unter Aufrechthaltung der im Tarife für den Ungar.-Deutschen Viehverkehr vom 1. April 1895 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen	Vom 10. December 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Ungar.-Deutscher Viehverkehrtarif vom 1. April 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von Szalonta				
	Kilometer	Frachtsätze für			
		5	10	15	100
		Kilogramm in Markpfennigen			
Niederau	1085	87	128	169	1040
Niedersedlitz	1048	71	112	153	960

2103	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Oesterr. Nordwestbahn	Feuerfeste Ziegel	Segen-Gottes Salzburg Wörgl Söll-Leukenthal via Okříško-Iglau			Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 77·4 96·4 96·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
2104	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cisternenwagen, auf eigenen Rädern laufend, bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar:				Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894					Im Kartirungswege		
			a) zweiachsige, im beiläufigen Gewichte von 9200 kg	Prag-Smichow (B.E.B.) transito	Prag-Smichow (B.E.B.) transito								91 fl. per Wagen			
			b) dreiachsige, im beiläufigen Gewichte von 11.200 kg	Liehen (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	D z i e d i t z							88 fl. per Wagen				
				Prag-Smichow (B.E.B.) transito								124 fl. per Wagen				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2105	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim Dziedítz M.-Ostrau	Salzburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 208 204 188 b) 201 197 181	255 252 235 244 241 224	Im Kartirungswege		
2106	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cellulose, insoweit dieselbe nach den Classen II—A—C tarifirt wird	M.-Ostrau transito (für Sendungen von Rattimau)	Wien Nordbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	43·5	43·3 kr.	35·9	35·6 kr.	7·6	7·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständisses	
2107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefel, rohen	Hruschau und Petrowitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclus. der Localbahnstrecken)	Auflieferung in jeder Menge und in einer Verfrachtungsdistanz von mindestens 8 km auf den begünstigten Strecken; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	für jedes weitere Kilometer: Von 1—40 km . . 0·42 kr.; „ 41—80 km . 0·35 „; „ 81—225 „ . . 0·30 „; „ 226—300 „ . . 0·26 „; über 300 km . . . 0·20 „ — pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses								
2108	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Soda und Glaubersalz	Weisskirchen (Localbahn)	Wsetin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	23·8 kr.	18·6 kr.	5·2 kr.	Im Kartirungswege				

Fortlaufende Nummer	2109	2110
Die Publication erfolgt von der Namen und im der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Ostran-Friedlander Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure und Salzsäure b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000kg pro Frachtbrief und Wagen	2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure nnd Salzsäure b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen
	a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	1. Chlorkalk bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	1. Chlorkalk, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Petrowitz	Hruschau
nach	Friedland	Friedland
	Friedek-Mistek	Friedek-Mistek
	Friedland	Friedland
	Friedek-Mistek	Friedek-Mistek
	Wien Nordhahn-Donauuferbahnhof transito (für Hilm-Kematen nnd Ulmerfeld)	Wien Nordhahn-Donaunferbahnhof transito (für Hilm-Kematen und Ulmerfeld)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufrechthaltnng der einscblägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordhahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1893	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom J. Jänner 1893
Bezeichnung	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordhahn vom 1. Jänner 1897	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Kreuzer	Kreuzer
	74·2	69·8
	37·5	35·3
	32·7	28·2
	42·6	36·9
	34·6	28·9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	67·6	63·0
	29·8	25·3
	26·7	22·2
	32·6	26·8
	28·6	22·9
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6·6	6·8
	7·7	10·0
	6·0	10·1
	6·0	6·0
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Die nebenbezifferten Fracbtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn gewährt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gehührenantheilen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn gewährt
	1	2
	3	4
	5	6
	7	8
	9	10
	11	12
	13	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2111	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte	Göding	Holics loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	kr. 11	kr. 7	kr. 4	Im Kartirungswege		
				Holics loco und trs. (letzteres für Sendungen von Szczakolczа, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy Lévard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)	Göding				11	7	4				
			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Göding	Holics loco und trs. (letzteres für Sendungen nach Szczakolczа, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy Lévard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévényto und Stomfa)				11	7	4			
				Holics loco	Göding				11	7	4			
2112	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Holics loco	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Göding	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 16·9		Im Kartirungswege		
				Holics transito (für Sendungen von Stomfa, Zobor, Detrekö-Csütörtök, Malaczka, Nagy Lévard, Kutti und Egbell)						16·6				
				Holics transito (für Sendungen von Dévényto und Székelyfalu-Bnr-Szt. György						15·6				
				bezw. vice versa										
2113	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Holics	Floridsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892	34 kr.	26·1 kr.	7·9 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2114									kr.	kr.	kr.			
			1. Futterstoffe	Göding	Holics loco und trs. (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy-Lévard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévenyto und Stomfa)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jäuner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11	7	4	Im Kartirungswege		
			2. Malzkeime		Holics loco				11	7	4			
			3. Holz des Specialtarifes 2	Göding bezw. vice versa	Holics loco				11	7	4			
			4. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Holics loco und trs. (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Székelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy-Lévard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Dévenyto und Stomfa)	Göding				11	7	4			
			5. Kartoffeln	Göding transito	Holics loco				11	7	4			
			6. Petroleum in Fässern (aus Pos. 0—7 der Güterclassification des Tarifheftes I vom 1. Jänner 1893	Holics loco	Göding	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen;			14	8	6			
			7. Steine der Pos. 8—57 und 8—58 der Güterclassification des Tarifheftes I vom 1. Jänner 1893						11	5	6			

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2115	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C (für letzteres nur insoweit, als sich nicht die tarifmässigen Frachtsätze günstiger stellen)	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Lieben, Prag und über Prag hinaus gelegene Stationen)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ab Granica transito Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895; ab Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1890; dann ab den übrigen Auflieferungsstationen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897	V e r s c h i e d e n	kr. 33·3	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der ermässigte Frachtsatz von Bielitz transito kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die Sendungen auf den Strecken der Localbahn Bielitz-Kalwary zu den tarifmässigen Frachtsätzen befördert werden. Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco findet nur auf Sendungen Anwendung, welche mittelst Strassenfuhrwerkes zur genannten Station zur Anlieferung zugeführt werden, worüber gelegentlich des seinerzeitigen Refactieansspruches auf den vorzulegenden Frachtbrief-Duplicaten die bahnämtliche Bestätigung beizubringen ist
				Tescben K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						26·1				
				Oswięcim loco und transito						26·1				
				Granica transito						30·5				
				Dzieditz						23·2				
				Bielitz transito (für Sendungen von Stationen der Localbahn Bielitz-Kalwarya)						24·8				
				Skotschau						24·9				
				Ustron						30·8				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						22·3				
				Friedland K.F.N.B.						20·3				
				Oderberg transito (für Sendungen von ungar. Stationen)						19·5				
				M.-Ostrau						18·4				
				W.-Meseritsch						18·4				
				Krasna						18·4				
										18·4				
	{Betheiligten Verwaltungen		Holz des Specialtarifes 2	Volócz	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)			Anhang, giltig vom 1. Jänner 1897, zu dem vom 1. November 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	kr. 153 5	148·4	kr. 5·1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2116	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	1. Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 m Länge	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Abladen derjenigen begünstigten Sendungen durch Parteiorgane, welche in Nordbahnstationen zur Abgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ab Granica transito nach Oderberg loco und Wien Nordbahnhof Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895; ab Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito nach Olmütz transito Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1890; dann in den übrigen Relationen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897	Verschieden	41·7	40·3	1·4	Versobieden	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die ermässigten Frachtsätze sub I. haben auch für die Artikel des Nordbahn-Ausgabetarifes II a Geltung, sofern nicht die tarifmässigen Frachtsätze bereits günstiger sind. Für Sendungen ad I. über 6·3 bis incl. 19 m Länge finden die bezüglichen ermässigten Frachtsätze ebenfalls Anwendung, wenn die Fracht für das factische Gewicht, in minimo jedoch für 20.000 kg für die verwendeten zwei Wagen entrichtet wird. Für eigen etwa als Schutzwagen beigestellten dritten oder vierten Wagen wird in diesem Falle eine Gebühr nicht erhoben. Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco nach Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus) kann nur für solche Sendungen in Anspruch genommen werden, welche nach Teschen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Auflieferung zugeführt werden, worüber auf den bei der seinerzeitigen Retactie-Liquidirung beizubringenden Frachtbrief-Duplicaten bahnämtliche Bestätigung enthalten sein muss. Für Sendungen nach Jedlesee loco gelten die ermässigten Frachtsätze nach Jedlesee transito, insoweit solche nebenstehend vorgesehen sind; jedoch wird in diesem Falle ausser denselben noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulationsgebühr berechnet	
				Saybusch-Zablocie loco und transito, Bielitz, Dzieditz, Oswięcim loco und transito, dann Ustron						51·7				
				Oderberg transito (für Sendungen von ungarischen Stationen) und M.-Ostrau						23·0				
				Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						29·0				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.					28·1	25·4	2·7			
				Friedland K.F.N.B.					26·6	23·2	3·4			
				Krakau loco und transito	Wagram, Gänserndorf und Marchegg				Verschieden	54·5	Versobieden			
				Oswięcim loco und transito						47·4				
				Saybusch-Zabłocie loco und transito	Wagram, Gänserndorf, Marchegg und Angern					47·4				
				Zabierzow	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee trs., Wagram und Marchegg					54·5				
				Bielitz						47·4				
				Dzieditz	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee trs. und Marchegg					47·4				
				Krzeszowice	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf und Jedlesee trs.					54·5				
				Ernsdorf	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf und Jedlesee trs.					47·4				
			II. Schnittmateriale des Specialtarifes 2	Granica transito	Oderberg loco				25·7	22·0	3·7			
					Wien Nordbahnhof				55·7	54·5	1·2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2117

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Bahnverwaltungen

Refactie-Tabelle II

für den Frachtgüterverkehr

Wien-Ungarn oder **vice versa,**

giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1897.

Von oder nach **Wien** Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau** und **Simbach,** dann von **Klein-Reifling** (exclusive) bis **Amstetten** und **St. Valentin), Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann **Stadlau** loco, **Floridsdorf** loco und **Nussdorf** loco.

Nach oder von den Stationen der kgl. Ungar Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie nach **Kassa** (kgl. ungar. St. B. und K. O. B.) und **Eperjes,** Station der K. O. B.,

exclusive der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytő** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Galgócz-Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplicz** bis **Vlarapass,** von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. L.,** von **Győr** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zakány-Zagráb-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** von **Kukujevci-Erdövég** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, endlich der Stationen von **Lónyabánya** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, und der übrigen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Refactie in Hellern pro 100 kg

Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	30
Für Güter, welche laut „Tarif Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B und C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	84
Für nachstehende Artikel, sowie für Güter der Classe A, welche mit diesen Artikeln zusammen geladen werden, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	116
Butter und **Rindsschmalz** (Pos. B 41 der Güterclassification), **Druckerschwärze, Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification), **Glaserkitt, Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen), **Cassen** und **Cassenschränke,** eiserne, **Leder** und **Kunstleder,** (Imitationsleder), unverpackt, **Seife,** gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt, **Schuhwichse, Weinstein,** roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen ad Punkt 2, 4c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen.

2. Bei Sendungen im Verkehre mit den vorbezeichneten ungarischen Stationen, für welche die vorbezifferten Refactien Anwendung finden, werden, falls diese Sendungen auf Grund der in den Verbandstarifen mit dem Auslande enthaltenen Frachtsätze zur Abfertigung gelangen, jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den directen Frachtsätzen und den Transportgebühren in dem Falle ergeben, wenn die Sendungen in Wien mit Berücksichtigung der in dieser Refactie-Tabelle angeführten Refactien umkartirt worden wären. Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate liquidirt. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

3. Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien, resp. Differenzen liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von Ungarn nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder **von** dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

4. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. (Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.)

5. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2, 4c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

6. Auf Sendungen, welche auf Grund der in diesem Verordnungsblatte unter Position Nr. 2118 publicirten „Ermässigten Frachtsätze" abgefertigt wurden, finden die vorstehenden Refactien keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2118

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Ermässigte Frachtsätze

für den frachtgutmässigen Transport von **Stückgütern**, von **Gütern der Wagenladungsclassen A) und B)**, von **Gütern**, welche laut Tarif „Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II oder A, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, ferner von **Gütern aller Art** (Ausnahmen siehe unter den „Besonderen Bestimmungen") von **Wien** nach den in den nachstehenden Tabellen angeführten Stationen und **vice versa.**

Giltig bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1897, und zwar:

bis Ende Februar 1897 **im Rückvergütungswege;**

vom 1. März 1897 bis Ende November 1897 **im Kartirungswege.**

A)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classen A), B) und C) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Wien priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern					
Baja	462	420	208	164	240	396
Bács-Almás	462	420	220	164	240	396
Báziás	590	548	310	230	342	523
Báttaszék	500	—	252	—	284	—
Dálja (Dalj)	546	504	250	178	282	480
Fehértemplom	632	584	332	—	378	554
Gombos-Bogojeva	546	—	250	178	282	480
Hidas-Bonyhád	500	—	252	—	284	434
Kalocsa	438	—	196	142	228	—
Karlócza (Karlovci)	558	516	262	186	294	492
Mehádia	726	—	—	—	584	—
Mitrovicz (Mitrovica)	610	—	304	214	336	—
Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	610	—	304	214	336	—
Mórágy	500	—	252	—	284	434
Nagy-Dorogh	438	—	196	142	228	—
Oravicza	704	636	—	—	430	602
Orsova	670	628	374	—	610	604
Pétervárad (Petrovaradin)	558	—	262	186	294	—
Szegzárd	450	—	202	148	234	384
Tolna-Mözs	450	—	202	146	234	384
Ujvidék	558	—	262	186	294	—
Ujvidék-Dunapart	558	—	262	186	294	—
Verbász-Kula	536	—	260	—	292	—
Versecz	674	—	—	—	408	—
Vukovár	558	516	256	182	288	492
Zimony (Zemun)	558	516	290	212	484	492
Zombor	506	464	236	170	268	440
Pancsova	580	538	302	222	334	514
Kuhin-Dunapart	580	538	302	222	334	514
Kula	536	494	260	188	292	470
Palánka	558	516	262	190	294	492
Torzsa	550	508	266	192	300	482

Die für die Stationen Baja, Bács-Almás, Báziás, Fehértemplom, Gombos-Bogojeva, Kalocsa, Karlócza (Karlovci), Mehádia, Mitrovicz (Mitrovica), Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi), Oravicza, Orsova, Pétervárad (Petrovaradin), Ujvidék, Ujvidék-Dunapart, Verbász-Kula, Versecz, Zimony (Zemun), Zombor, Pancsova, Kuhin-Dunapart, Kula, Palánka und Torzsa oben angeführten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit der Station Stadlau angewendet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

B)

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	Ermässigte Wagenladungs-Classen		Güter der Classen A), B) und C)	Güter aller Art
		A	B	bei Aufgabe	
				in Quantitäten unter 5000 kg	von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von Wien priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn, „ Südbahn Matzleinsdorf				
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern				
Eszék (Osiek)	558	256	182	288	—
Eszék-Alváros (Osiek dolnjigrad)	558	256	182	288	484
Pécs	—	—	—	322	—
Villány	526	252	196	284	460

Besondere Bestimmungen.

1. Für die in der **Winterperiode** bis Ende Februar 1897 expedirten Sendungen werden die Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der **Sommerperiode** vom 1. März 1897 bis Ende November 1897 **ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** auf Grund der in diesen Tabellen enthaltenen ermässigten Frachtsätze expedirt wurde, als in der obgenannten Winterperiode.

Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, resp. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1897 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1897 bis Ende November 1897 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, resp. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende April 1898 vorzulegen.

2. Bei Sendungen, welche auf Grund der in den Verbandstarifen mit dem Auslande für den Verkehr mit den vorbezeichneten ungarischen Stationen enthaltenen Frachtsätze zur Abfertigung gelangen, werden jene Differenzen rückvergütet, welche sich zwischen den directen Frachtsätzen und den Transportgebühren in dem Falle ergeben, wenn die Sendungen in Wien mit Berücksichtigung der in diesen Tabellen angeführten ermässigten Frachtsätze umkartirt worden wären.

Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate liquidirt. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Differenzen liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

3. Die auf Sendungen **von Ungarn nach** Oesterreich oder nach dem Auslande bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich oder von dem Auslande **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

4. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für **Güter aller Art** ist die Partei verpflichtet, die Sendungen auf eigene Kosten ein- und abzuladen.

5. Die ermässigten Frachtsätze werden **nicht** angewendet: für **lebende Thiere, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, Porzellan, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Güter nicht zusammen geladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.**

6. Auf Sendungen, welche im Verkehre **mit Wien** auf Grund der in diesen Tabellen angeführten ermässigten Frachtsätze abgefertigt werden, finden die in diesem Verordnungsblatte unter Position 2117 rücksichtlich der Strecke Budapest (Köbánya)—Wien (Refactie-Tabelle II) **publicirten Begünstigungen keine Anwendung.**

In den südlich ab Budapest gelegenen Stationen werden die ermässigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Sendungen dortselbst zur Auf- oder Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Sendungen, welche per Bahn in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station anlangen und per Schiff weiterbefördert werden oder umgekehrt, ferner auf Sendungen von oder nach den Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker Localbahn, welche in Baja, Ujvidék oder Zombor auf die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen oder vice versa übergehen.

7. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2119	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Vide Tabelle	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II — Heft 1“; Oesterr.-Ungar Eisenbahnverband, Tarif „Theil II — Heft 4“; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II — Heft 1“	Verschieden	Vide Tabelle	Verschieden	Bis Ende Februar 1897 im Rückvergütungswege; vom 1. März 1897 bis Ende November 1897 im Kartirungswege		

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. föv. közrakt. „ „ Józsefváros	Budapest Lipótváros „ nyugoti p. u.	Budapest Südb. (loco) Ó-Buda-Filatorigát	Győr Komárom-Ujszöny	Pozsony Pozsony-fiók p. u. „ -ujváros	Marchegg	Wien St.E.G. „ K.F.N.B.
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern						
Bács-Almás	88	94	94	124	172	176	176
India	96	102	102	132	180	184	184
Karánsebes	170	170	176	—	—	—	258
Nagy-Kikinda	122	122	128	158	—	—	210
Oravicza	156	156	162	192	—	—	244
Toplecz	170	170	176	206	—	—	258
Versecz	144	144	150	180	—	—	232
Vinkovci	98	104	104	134	182	186	186

Besondere Bemerkungen.

1. Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1897 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1897 bis Ende November 1897 ein dreimal so grosses Quantum auf Grund der in obiger Tabelle enthaltenen Frachtsätze expedirt wurde, als in der obgenannten Winterperiode. Die Differenz zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und der gegenwärtigen ermässigten Frachtsätze resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, liquidirt. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1897 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1897 bis Ende November 1897 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1898 vorzulegen.

2. Der Frachtsatz von Vinkovci nach Wien St.E.G. gilt auch im Verkehre mit Wien (Matzleinsdorf).

3. Für Sendungen von Mehl und sonstigen Mahlproducten von den in obenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen mit Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung derselben mit der Beschränkung gewährt, dass diese Begünstigung für ein grösseres Quantum als 100 Tonnen in ein und derselben Zeit von ein und derselben Mühle nicht in Anspruch genommen werden kann.

4. Die in der obigen Tabelle für die Stationen Budapest, Győr, Marchegg und Wien enthaltenen ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege auch im Verkehre mit den in den Tarifen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes, Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Elbe-Umschlagsverkehres, Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen, ferner die daselbst für die Station Győr publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a./L.—Simmering der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a./L.-Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. — Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen. Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2120	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		**Verfrachtung von mindestens 500 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende April 1897 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Refactie erlischt	

Von	Nach	Frachtsätze per 100 kg in Hellern							
	Budapest d. p. t. p. u. föv. közrakt. Józsefváros	Budapest Lipotváros nyugoti p. u. d. v. helyben	Köbánya alsó-p. u. felsö-p. u. hizlalda	Ó-Buda-Filatorigát	Vácz	Pozsony Pozsony-fiokpályaudvar	Györ Komaróm-Uj-Szöny	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau	Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	Marchegg
Despot Szt. Iván Pivnica	88	94	96	158	120	172	176	172		
Gajdobra	88	94	96	158	120	172	176	172		
Knla	72	78	80	142	104	156	160	156		
Palánka	88	94	96	158	120	172	176	172		
Szilbás	88	94	96	158	120	172	176	172		
Torzsa	76	72	84	146	108	160	164	160		

2121	Böhmischen Nordbahn		Melasse	Mšlic	Čakovic	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	7·1	5·1	2·0	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch die Parteien

2122	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Rudolfswerth	Königstein	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer österr. Währ. 7	6	1	Im Kartirungswege		
					Treffen				10	7	3			
					Grosslack				11	8	3			
					Rodokendorf				14	9	5			
					Sittich				15	10	5			
					Weixelburg				17	11	6			
					Grosslupp				20	13	7			
					St. Marein Sap.				21	13	8			
					Skofelca				23	14	9			
					Laibach U.K.B.				25	15	10			
					Laibach trs.				27	16	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2123	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse aus Pos. G-13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Łodygowice	Baranów	Aufgabe von, bezw. Frachtzzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen, sowie jener Bedingungen, welche laut Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 21. December 1895 unter Post Nr. 2462 für die dortselbst verlautbarte Frachtbegünstigung vorgeschrieben sind	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	Kreuzer 63	61·2	1·8	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1898 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	*) Bestehen keine directen Frachtsätze
					Boguchwała				*)	61·2	—			
					Brody				111	98·6	12·4			
					Buczacz				132	116·4	15·6			
					Chmielów				65	62·9	2·1			
					Czernowitz				138	121·5	16·5			
					Czortków				138	121·5	16·5			
					Czudec				*)	62·9	—			
					Dąbie				55	54·4	0·6			
					Dembica				52	51·0	1·0			
					Dobrzechów				*)	66·3	—			
					Frysztag				*)	64·6	—			
					Gorlice				57	56·1	0·9			
					Iwonicz				*)	64·6	—			
					Jaroslau				72	67·1	4·9			
					Jaślány				*)	59·5	—			
					Jasło				62	59·5	2·5			
					Kolomea				127	112·2	14·8			
					Kopyczyńce				142	124·9	17·1			
					Krosno				66	64·6	1·4			
					Łańcut				65	62·9	2·1			
					Lemberg				95	85·0	10·0			
					Łużan				137	120·7	16·3			
					Marcinkowice				*)	42·5	—			
					Modcrówka				*)	61·2	—			
					Nepolokoutz				135	119·0	16·0			
					Przemyśl				79	73·1	5·9			
					Posada-Chyrowska				85	77·3	7·7			
					Radymno				74	70·5	3·5			
					Rozwadów				72	67·1	4·9			
					Rymanów				69	66·3	2·7			
					Rzeszów				61	59·5	1·5			
					Rzochów				57	56·1	0·9			
					Sambor				90	80·7	9·3			
					Sanok				*)	70·5	—			
					Sędziszów				56	54·4	1·6			
					Sniatyn-Załucze				134	118·1	15·9			
					Strzyżów am Wisłok				*)	64·6	—			
					Suczawa				153	135·1	17·9			
					Tarnobrzeg				66	62·9	3·1			
					Tuchów				*)	49·3	—			
					Wisniowa				*)	64·6	—			
					Zabłotów				130	114·7	15·3			
					Zuczka				138	121·5	16·5			
2124	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Steine der Pos. S-59 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Friedeberg	Ziegenhals	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	In Kreuzern ö. W. 31	21·5	9·5	Im Kartirungswege		
					Troppau				59	39·5	19·5			
			Kaolinerde der Pos. E-20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Haugsdorf	Heinrichsthal	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen			22·6	17	5·6			
					Wichstadtl-Lichtenau				32·9	21	11·9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2125	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Oesterr. Nordwestbahn	Kalksteine	Kalk-Podol Prachovic (Station) via Přelouč—Kolin—Leitmeritz—Aussig	Türmitz (A.T.E.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26·3 25·8		Im Kartirungswege		Aufladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
2126	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rübensebnitte	Grussbach-Schönau	Střelitz Tečic Segen-Gottes Rapotitz Kralitz Namiest Studenetz Wladislau Trebitsch Kralohof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 16·5 23·2 23·2 23·2 24·5 25·8 27·7 29·7 31·3 32·7	12·0 13·0 13·0 13·5 15·0 15·0 16·0 17·5 18·0 19·5	4·5 10·2 10·2 9·7 9·5 10·8 11·7 12·2 13·3 13·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2127	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn** kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und kgl. preuss. Staatsbahnen		Rohblei in Blöcken, Stangen, Mulden und Platten	Friedrichshütte Karolinengrube O.S.B. Karolinengrube R.O.U. Rosdzin	Budapest-dunaparti t. p. u. loco und trans.-Pövämház, -Józsefváros loco u. transit.-Kelenföld loco u. transit, -Kiléró, -Lipótváros, -Nyugoti p. u. loco und transit, Köbanya alsó p. u., Köbanya felsö. p. u. und vice versa	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1897	Ostdeutsch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	In Markpfennigen 210 194 196 194	194 185 186 185	16 9 10 9	Im Kartirungswege		
				Friedrichshütte Karolinengrube O.S.B. Karolinengrube R.O.U. Rosdzin	Pozsony und vice versa				154 141 140 139	132 123 124 123	22 18 16 16			
				Friedrichshütte Karolinengrube O.S.B. Karolinengrube R.O.U. Rosdzin	Pozsony flok p. u. und vice versa				157 144 143 142	134 125 126 125	23 19 17 17			

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C., Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.

Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

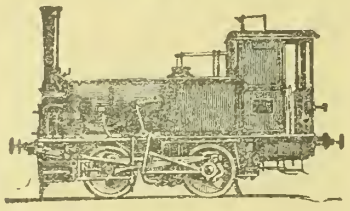
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

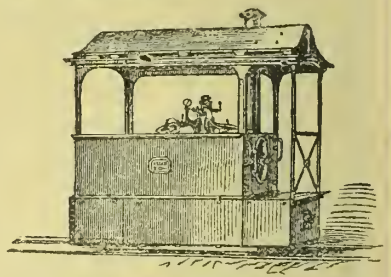
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(515)





Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

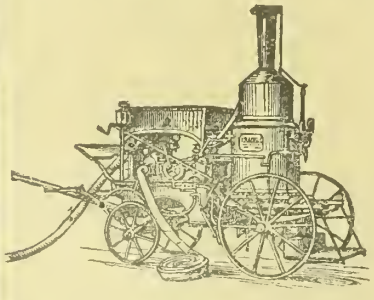
LOCOMOBILEN

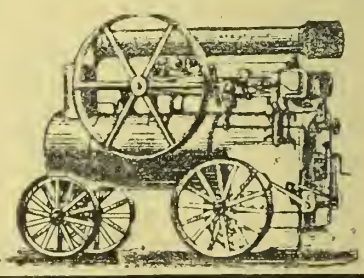
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.





Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 139. Wien, 3. December 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnrecht. — Zusatzbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium dem Herrn Alois Bernaczik, Fabriksbesitzer in Bielitz, im Vereine mit dem Herrn Max Déri, Ingenieur in Wien, als Concessionären der mit Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 5. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 64, concessionirten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Sitze in Bielitz ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium dem Herrn Rudolf Stummer Ritter von Traunfels, k. k. Baurath in Wien, als Concessionär der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 19. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildenden schmalspurigen Localbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Localbahn) die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. November 1896, Z. 5188/III, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie an sämmtliche Privatbahn-Verwaltungen, betreffend Festsetzung einer Frist zum Zwecke der Ermöglichung des Aufbrauches der noch vorhandenen Vorräthe an Frachtbriefen, auf deren Rückseite neben dem Aufdrucke der Firma des Ausstellers auch reclamartige oder inseratenmässige Zusätze beigedruckt erscheinen.

Im Nachhange zu dem hierämtlichen Erlasse vom 26. October 1896, Z. 3887/III, betreffend die Unzulässigkeit der Abfertigung von Sendungen auf Grund von Frachtbriefen, auf deren Rückseite neben dem Aufdrucke der Firma des Ausstellers auch reclamartige oder inseratenmässige Zusätze beigedruckt erscheinen, wird der . . . . . über mehrfache aus Interessentenkreisen anher gelangte Ansuchen hiemit eröffnet, dass zur Ermöglichung des Aufbrauches von vorhandenen Vorräthen derartiger mit dem Controlstempel bereits versehener oder erst zu versehender Frachtbriefe die Annahme derselben zur bahnämtlichen Behandlung für die Zeit bis zum 31. December 1897 gestattet wird, dass jedoch vom 1. Jänner 1898 ab mit der unbedingten Zurückweisung besagter Frachtbriefe vorzugehen ist.

Auch wird aus Anlass von bezüglichen Anfragen darauf aufmerksam gemacht, dass Firmabezeichnungen, wie z. B.: k. k. priv. Lederfabrik N. N. in . . . . , k. k. priv. Spiritus- und Rosogliofabrik N. N. in . . . . und dergleichen nicht zu beanständen sind.

Wien, am 23. November 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1896, Z. 3415/III, an die Verwaltung der Steyrthalbahn, betreffend die Erhöhung der Zuschlagsfristen für den Güterübergang in den Anschlussstationen Garsten und Bad-Hall.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Verwaltung der Steyrthalbahn die Erhöhung der mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 2. Jänner 1890, Z. 44.299 ex 1889, und 26. Februar 1892, Z. 59.663, für den Güterübergang in den Anschlussstationen Garsten und Bad-Hall genehmigten Zuschlagsfristen auf 24 Stunden bei Frachtgut und 12 Stunden bei Eilgut und lebenden Thieren bewilligt.

Wien, am 6. November 1896.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen die dem Fabriksmitbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien mit dem Erlasse vom 20. November 1894, Z. 58.760 (Verordnungs-Blatt Nr. 137 ex 1894, S. 2309), ertheilte und mit dem Erlasse vom 17. November 1895, Z. 67.526 (Verordnungs-Blatt Nr. 143 ex 1895, S. 2337) verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau neuerdings auf ein weiteres Jahr, d. i. bis 20. November 1897 und unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Wien, am 14. November 1896. H.-M.-Z. 60.804.

Eisenbahnrecht.

Ueber die Competenz zur Intervention bei politischen Begehungen durch die staatliche Eisenbahn-Aufsichtsbehörde.

Laut der mit Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 28. Juli 1896, Z. 1376/E.-M., publicirten neuen Dienstinstruction für die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ist die bisher gemäss § 13 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, und gemäss § 15 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zugestandene Theilnahme an politischen Begehungscommissionen anlässlich von Eisenbahnbauten auf die Organe des Eisenbahnministeriums übergegangen.

Dem Eisenbahnministerium bleibt es vorbehalten, je nach der Sachlage im einzelnen Falle entweder einen Beamten des Ministeriums selbst in die Begehungscommission zu entsenden oder die betreffende Staatsbahn-Direction zur Nominirung des die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde repräsentirenden Commissionsmitgliedes zu delegiren. [E.-M.-Z. 13.335/I.]

Zusatzvereinbarungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Im Reichsgesetzblatte wurden jüngst zwei für die weitere Entwicklung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wichtige Kundmachungen veröffentlicht, und zwar:

1. die im Reichsgesetzblatte Nr. 204 vom 10. November enthaltene „Zusatzerklärung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, betreffend den Beitritt weiterer Staaten". (Diese zu Bern am 20. September 1893 bereits unterfertigte Zusatzerklärung konnte nicht früher zur Kundmachung gelangen, da die Ratificationen einiger Vertragsstaaten erst am 21. September 1896 hinterlegt worden sind);

2. die im Reichsgesetzblatte Nr. 210 veröffentlichte „Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Aenderung der Anlage 1 zu diesen Bestimmungen".

Diese bereits am 16. Juli 1895 zu Bern abgeschlossene Zusatzvereinbarung ist jetzt erst zur Veröffentlichung gelangt, da die Ratificationen einiger Vertragsstaaten gleichfalls erst am 21. September 1896 hinterlegt worden sind. Diese Zusatzvereinbarung enthält im Wesentlichen nur die Aufnahme solcher Bestimmungen in die Anlage 1, welche in der Anlage B zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement und zur deutschen Verkehrsordnung schon seit längerer Zeit enthalten waren.

Aber auch im Wechselverkehre zwischen einzelnen Vertragsstaaten standen die betreffenden Normen schon seit längerer Zeit im Wege eines Special-Uebereinkommens in Kraft.

Es ist dies die nunmehr gegenstandslos gewordene Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, der Niederlande, sowie der Schweiz, welcher nachher auch Belgien und Luxemburg beigetreten sind, rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände vom 13. Juni 1893, R.-G.-Bl. Nr. 25 ex 1894.

Dagegen bleiben neben der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 in Kraft:

1. die erleichternden Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Luxemburgs andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände vom 29. Mai 1893;

2. die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz vom 13./14. Juni 1893;

3. die am 9. August 1893 zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden gemäss des letzten Absatzes des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr abgeschlossene Vereinbarung;

4. die im Reichsgesetzblatte Nr. 24 ex 1895 enthaltene Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits, giltig vom 1. April 1895 an.

Die neue Vereinbarung ermöglicht übrigens einen wesentlich vereinfachten Vorgang für die Durchführung von erleichternden Vorschriften, betreffend die bedingungsweise Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen einzelnen Vertragsstaaten, durch die Aufnahme der nachfolgenden Schlussbestimmung:

In Anwendung des § 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen kann die bedingungsweise Beförderung von Gütern, welche nach Ziffer 4 des gedachten Paragraphen vom Transporte ausgeschlossen sind, oder die Bewilligung leichterer Bedingungen als der in Anlage 1 vorgeschriebenen für den Verkehr zweier oder mehrerer Vertragsstaaten festgesetzt werden, entweder

1. durch Vereinbarung der Regierungen der betheiligten Staaten oder

2. durch Tarifbestimmungen der betheiligten Eisenbahnen, vorausgesetzt, dass

a) die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hiefür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den internen Reglements zulässig sind, und

b) die von den dazu ermächtigten Bahnen aufzustellenden Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Wolschan.) Der Bauconsens für die Erweiterung der Station Wolschan wurde ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 8507/IV.]

— Linie Lemberg—Suczawa: Verlängerung des Schottergeleises nächst Chryplin: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Verlängerung des am Bystrzycaflusse nächst der Station Chryplin der Linie Lemberg—Suczawa bestehenden Schottergeleises für den 5. December angeordnet Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath in Stanislau, Julius Prokopczyc, bestimmt. [E.-M.-Z. 8456/IV.]

— (Linie Czernowitz—Suczawa: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Hliboka.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Hliboka der Linie Czernowitz—Suczawa nach den von der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorgelegten Projecten anlässlich des Anschlusses der Localbahn Hliboka-Sereth ertheilt. [E.-M.-Z. 4361/IV.]

— (Linie Drohobycz—Boryslaw: Erriehtung eines Schleppgeleises zur Naphtharaffinerie der Firma Bernard Wiszniewski & Co.: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Herstellung eines aus km 4·0744 der Linie Drohobycz—Boryslaw abzweigenden, zur Naphtharaffinerie der Firma Bernard Wiszniewski & Co. bei km 4·1/2 dieser Bahnlinie führenden Schleppgeleises für den 4. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath in Drohobycz, Paul Switatski, bestimmt. [E.-M.-Z. 8454/IV.]

— Linie Stanislau—Woronienka: Verlängerung des Verladegeleises der Holzverladestelle bei Delatyn: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Verlängerung des Verladegeleises der Holzverladestelle bei Delatyn in km 51·5/6 der Linie Stanislau—Woronienka für den 7. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Ladislaus Halecki in Nadwórna bestimmt. [E.-M.-Z. 8455/IV.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Herstellung von Schranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung von Schranken in km 101·144 für den 7. December mit dem Beginne in der Station Kunowitz anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Martin Fritz bestimmt. [G.-I.-Z. 20.166.]

Elektrische Kleinbahn Graz—Maria-Trost—Fölling. (Theilstrecke Graz—Maria-Trost: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. November die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von Andrea Franz in Graz vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Graz—Maria-Trost der elektrischen Kleinbahn Graz—Maria-Trost – Fölling die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 6843/I.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Rudolf Stummer v. Traunfels vorgelegten Projectes der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen, und zwar der folgenden Theilstrecken:

A. Station Gablonz-Brandl der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn — Neissebrücke (km 0·4) — Reinowitz — Johannesberg;

B. Reinowitz—Grünwald—Gablonz (Alter Markt)—Station Gablonz a. d. Neisse der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn;

C. Neissebrücke (km 0·4 der Linie A)—Gablonz (Alter Markt)—Gebirgsstrasse (Stadtbahnlinie)

die politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Erörterung der Stationsfragen auf den 9. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 14.942/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahngesetz. (Projectirte Abänderung desselben.) Der kgl. ungar. Handelsminister hatte bereits bei Gelegenheit der Verhandlungen des Budgets des laufenden Jahres die Vorlage eines Gesetzentwurfes über das Vicinalbahnwesen in Aussicht gestellt, und haben nunmehr, wie aus Budapest berichtet wird, im Schosse des Handelsministeriums die Vorarbeiten begonnen, damit die Gesetzvorlage noch im Laufe der ersten Session des Reichstages zur Unterbreitung gelangen könne.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Fiume. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 126 vom 18. October verlautbart den Wortlaut der zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer mit 1·00 m Spurweite herzustellenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Fiume zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministers vom 9. October 1896, Z. 57.670, erflossenen Concessionsurkunde zu Gunsten des Projectanten Ingenieur Baron Oskar Lazarini. Die von der Scoglietto-Promenade ausgehende Linie wird im Bereiche der Stadt Fiume mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis zur Torpedofabrik führen.

Projectirte Localbahn Orosháza-Szentes und weiterhin Félegyháza - Halas - Baja. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Békes, Csongrád und Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun haben den Ausbau der projectirten Localbahnen Orosháza-Szentes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1895, Vorconcession Post 1) und Szentes-Csongrád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1894, Vorconcession a, b, c) beschlossen. Die effectiven Baukosten dieser Linie sind mit Ausschluss der Theissbrücke nächst Csongrád, welche auf Staatskosten für gemischten Betrieb erbaut werden wird, mit 1,200.000 fl., d. i. mit 38.500 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen. Die projectirte Linie wird durch Vermittlung der Anschlussbahn Csongrád - Félegyháza und durch deren projectirte Fortsetzung Félegyháza - Halas - Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131, Vorconcession Post 1 a, b, c) von wesent-

licher Bedeutung für den commerziellen Verkehr der Productionsgebiete Mittelungarns (jenseits der Donau) sein, nachdem die Gesammtlinie Orosháza—Szentes—Csongrád—Félegyháza—Halas—Baja von der Station Orosháza der Linien Szarvas—Orosháza—Mezöhegyes der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen und der Hauptlinie Nagy-Várad—Orosháza—Eszék—Villány aus diese in der Station Szentes mit der Radiallinie Szolnok—Szentes—Hódmezö-Vásárhely nächst Csongrád mit der Theiss, in Félegyháza mit der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Félegyháza—Budapest—Marchegg—(Wien), in der Station Halas mit der Hauptlinie Budapest—Halas—Zimony (Semlin)—Belgrad und schliesslich in Baja mit der Donau verbinden wird. Die Gesammtkosten der neu zu schaffenden Strecken der Gesammtlinie Orosháza—Baja sind mit circa 6,400.000 fl. berechnet.

Projectirte Localbahn Bártfa (Bartfeld) - Koniecna. (Politisch-administrative Begehung.) Am 27. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Andor Bartos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Bártfa-Koniecna statt. Die genannte Linie wird von der Endstation Bártfa der als Sackbahn endigenden Localbahn Eperjes-Bártfa im Bereiche des Comitates Sáros in nord-nordöstlicher Richtung über Zbori bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Koniecna führen, seinerzeit Anschluss an das galizische Eisenbahnnetz finden und diesfalls die Herstellung einer nahezu senkrechten, über Eperjes und Kassa (Kaschau) bis Miskolcz reichenden Radialbahn vermitteln.

Projectirte Localbahn Belovar-Veröcze (Virovitica) in Croatien. (Politisch-administrative Begehung.) Am 28. October fand unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Aladár Ehrenhöfer und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der „Ersten croatischen Actiengesellschaft für Verwerthung croatischer Producte" projectirten Localbahn Belovár-Veröcze statt. Bei diesem Anlasse wurde im Einvernehmen mit den Interessenten eine Aenderung der Trasse zwischen Trojstvo und Katalena beantragt, durch welche ein günstiger Uebergang über die Wasserscheide ermöglicht werden wird.

Projectirte Localbahn Püspök-Ladány—Füzes-Gyarmat. (Politisch-administrative Begehung.) Am 9. November fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Dr. Arpád Képessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Püspök-Ladány—Füzes-Gyarmat statt. Durch diese 36·9 km lange, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende Linie wird die Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der als Sackbahn endigenden Linie Szeghalom—Füzes-Gyarmat und durch deren Vermittlung mit der Linie Kis-Ujszállás—Szeghalom—Nagyvárad verbunden werden.

Eisenbahn Budapest - Dorogh - Esztergom (Gran). (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke O-Buda [Altofen]—Engelsfeld.) Am 10. November fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der den Betrieb leitenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Angyalföld (Engelsfeld) — O-Buda der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom statt. Nachdem die Commission die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen der genannten Strecke als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Aufnahme des Betriebes.

Localbahn Komárom (Komorn) — Duna-Szerdahely. (Eröffnung des Betriebes.) Nach dem günstigen Ergebnisse der unter Führung des Ministerialsecretärs Béla Képessy jüngst abgehaltenen technisch-polizeilichen Begehung der Theilstrecke Komárom—Duna-Szerdahely der Csalóköz (Schüttinsel)-Bahn (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 87) wurde die genannte Linie mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Komárom, Csalóköz-Aranyos, Tany, Nagy-Megyer und Duna-Szerdahely, den für Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichteten Verladestationen Örs-Ujfalu, Lak, Ekecs und Albár, schliesslich der für Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichteten Haltestelle Ekel am 18. November dem Verkehre übergeben. Durch den Ausbau dieser Theilstrecke ist nun die die intensiv bewirthschaftete Csalóköz (Schüttinsel), Comitat Pozsony (Pressburg), in ihrer ganzen Länge durchschneidende Linie bis auf den Anschluss über die Donau nach Uj-Szöny fertiggestellt und die Stadt und Festung Komárom direct mit Pozsony verbunden. Die Führung des Betriebes der Csalóköz-Bahn wurde der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen übertragen, die nun einerseits über eine die Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest für die Theilstrecke Pozsony—Ersekujvár (bisher Station für Komárom) entlastende Parallelbahn verfügt, andererseits, nach Fertigstellung der Verbindung zwischen Komárom und Uj-Szöny, in der Lage sein wird, den Güterverkehr zwischen den nördlichen Radiallinien und den donaurrechtsuferseitigen Bahnen auf wesentlich kürzerem Wege von Budapest abzulenken.

Projectirte Localbahn Sopron (Oedenburg) - Pozsony (Pressburg). (Kostenbemessung.) Den Ausführungsmodus der projectirten Eisenbahn Sopron-Pozsony betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1895), bestehen zwei Alternativprojecte. Dem einen nach soll die genannte Linie als Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888, dem anderen nach als erstclassige Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 102 ex 1894) erbaut, ausgerüstet und betrieben werden. Im ersteren Falle würden die effectiven Baukosten 1,800.000 fl., im zweiten 2,924.000 fl. betragen, und sind die Projectanten im Einvernehmen mit den Interessenten, als Subscribenten der Stammactien, den Bau nur in dem Falle nach dem Range einer erstclassigen Bahn auszuführen bereit, wenn der Staat ausser den normalen Zuschüssen für Postbeförderung etc. eine weitere Subvention von 500.000 fl. gewähren würde. In massgebenden Kreisen wird, wie man aus Budapest berichtet, ein grosses Gewicht auf die Ausführung der Linie als erstclassige Bahn gelegt, da selbe von Pozsony aus in radialer Richtung vier Bahnen, und zwar die donaulinksuferseitige Hauptlinie Marchegg—Budapest und die donaulinksuferseitige Hauptlinie Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gegenseitig mit der Györ (Raab)-Sopron-Ebenfurter Bahn des Eigenbetriebes und weiterhin mit der Südbahnlinie (Wien—) Wr.-Neustadt—Sopron—Kanizsa—Barcs verbinden wird. Die von einem geeigneten Punkte der Hauptlinie nach Szent-Margit (Margarethen am Moos) zu erbauende Flügelbahn wird in beiden Fällen als Localbahn hergestellt werden.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft. (Projectirte Verlängerung der Linie vom Centralfriedhofe bis zum israelitischen Friedhofe nächst Kerepes: Politisch-administrative Begehung.) Am 7. November fand unter Führung des Ministerialsecretärs Árpád Papp und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie des Vorstandes der Budapester israelitischen Cultusgemeinde die politisch-administrative Begehung der vom Centralfriedhofe aus bis zum israelitischen Friedhofe zu erbauenden Fortsetzungslinie der elektrisch betriebenen Friedhofbahn statt, deren Bau nach Herablangen der oberbehördlichen Genehmigung sofort durchzuführen sein wird.

Errichtung eines permanenten Eisenbahn-, bezw. Communications-Museums in Budapest. (Ministerielle Genehmigung.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat den Beschluss gefasst, die anlässlich der Millenniums-Ausstellung von den Ungarischen Staatsbahnen, sowie von den übrigen ungarischen Eisenbahnen zusammengestellten Sammlungen von Objecten, Zeichnungen und Urkunden nach der Ausstellung zusammenzuhalten und mit denselben die Grundlagen für das im Interesse der Fachausbildung zu errichtende Eisenbahn-Museum zu schaffen, welches durch Einverleibung von fachlichen Objecten jeweilig neuester Erfindung, Fachwerken etc. successive completirt werden soll. Die Staatsbahn-Direction hat nun an den Handelsminister eine Eingabe gerichtet, in welcher um die Bewilligung zur Vornahme der im Interesse der Schaffung des Museums nothwendigen Schritte angesucht wird. Der Minister hat nun die Direction driugend aufgefordert, sich auch in allen anderen Abtheilungen der Ausstellung diejenigen Gegenstände auszusuchen, die zur Ergänzung des Eisenbahn-Museums geeignet wären. Gleichzeitig wurde die Direction ermächtigt, mit der hauptstädtischen Commune bezüglich der provisorischen und späteren definitiven Ueberlassung des für die Unterbringung des Museums nothwendigen Grundes in Unterhandlung zu treten. Endlich wies der Minister die Direction an, bezüglich der Kosten der Errichtung des Museums, als auch bezüglich der Organisation und Erhaltung desselben detaillirte Vorschläge zu erstatten, und dabei auch darauf Rücksicht zu nehmen, dass in die Sammlungen auch die auf die Fluss- und Seeschiffahrt be-

züglichen Gegenstände aufgenommen werden, so zwar, dass die Zwecksphäre des neuen Institutes sich nicht blos auf die Darstellung des Eisenbahnwesens beschränken, sondern sich auf jene des gesammten Communicationswesens erstrecken wird. Bis zum Zeitpunkte der Vollendung des Baues eines umfangreichen Museumsgebäudes werden die Sammlungen in einem der grossen und für den gedachten Zweck entsprechend einzurichtenden Objecte der Millenniums-Ausstellung mit bereits erfolgter principieller Zustimmung Seitens der Commune untergebracht werden. Die Eröffnung desselben wird im kommenden Frühjahre erfolgen, bis zu welchem Zeitpunkte man die Sammlung noch in ausgiebiger Weise zu ergänzen gedenkt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung der Aufnahme von Zuckersendungen nach Fiume.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sie die Aufnahme von in ganzen Wagenladungen nach Fiume bestimmten Zuckersendungen vom 25. November ab bis auf Weiteres sistirt hat. Zu dieser provisorischen Beschränkung zwingt die kgl. Ungarische Staatsbahnen der Umstand, dass noch von der vorjährigen Campagne rund 1000 Wagenladungen Zucker in Fiume in den Bahnmagazinen lagern und ausserdem noch fortwährend neue derartige Sendungen, ebenfalls lediglich Sendungen behufs Einlagerung — ohne dass bezüglich der Weiterbeförderung derselben auch nur im Mindesten Sorge getragen wurde — in solcher Menge in Fiume anlangen, dass dieselben ohne Gefährdung der Abwicklung des sonstigen, Fiume nur transitirenden Güterverkehres in den ohnedies nur beschränkte Aufnahmsfähigkeit besitzenden Magazinen nicht mehr untergebracht werden können.

Bau einer Waggon- und Maschinenfabrik in Györ (Raab). (Ausführungsbeschluss.) Die Generalversammlung des städtischen Municipalausschusses (Gemeinderath) der königl. Freistadt Györ hat den Bau einer in grossem Stile anzulegenden Waggon- und Maschinenfabrik beschlossen und die Concession hiezu dem Wiener Industriellen Ignaz Lederer unter gleichzeitiger Gewährung einer fünfzehnjährigen Steuerfreiheit ertheilt.

Ausland.

Frankreich. (Betriebseröffnung neuer Eisenbahnlinien.) Am 1. September ist im Norddepartement die Localbahn Pont de la Deu le-Pont à Marcq (29·2 km) mit den Zwischenstationen Raimbeaucourt, Moucheaux, Thumeries, Mons en Pevèle, Faumont, Bersée und Mérignies dem Verkehre übergeben worden; die Departements-Eisenbahn-Gesellschaft hat folgende drei Linien eröffnet: a) am 25. September die Linie Saint Jean d'Angély—Cognac (46 km) mit den Gemeinschaftsstationen Saint Jean d'Angély und Saint Julien de l'Escap (gemeinschaftlich mit der folgenden Linie b), Matha (gemeinschaftlich mit der Localbahn Rouillac-Matha) und Cognac-Staatsbahn (gemeinschaftlich mit der Staatsbahn), sowie den Zwischenstationen Fontenet Varaize, Aumagne Reignier, Blanzac la Brousse (Haltestelle), Prignac Courcerac, Migron, Burie, Saint Sulpice Mesnac, Cherves und Cognac Saint Jacques; b) am 4. October die Linie Saint Jean d'Angély—Civray (Saint Saviol) (72·5 km) mit den Gemeinschaftsstationen Saint Jean d'Angély und Chef Boutonne (gemeinschaftlich mit der Staatsbahn), Saint Saviol (gemeinschaftlich mit der Orléansbahn) und Saint Julien de l'Escap (gemeinschaftlich mit Linie a), sowie den Zwischenstationen Poursay Garnaud (Haltestelle), Vervant les Eglises d'Argenteuil, Pouzon Nuaillé, Paillé Virollet, Aulnay, Vilmorin Contré, Néré, Saleignes Romazières, Garage forestier, Paizay le Chapt Aubigné, la Bataille (Haltestelle), Melleran, la Chapelle Pouilloux Lorigné (Haltestelle), Sauzé Vaussais und Limalonges (Haltestelle); c) am 4. October die Linie Saint Jean d'Angély—Marans (66·5 km) mit den Staatsbahn-Gemeinschaftsstationen Saint Jean d'Angély, Surgeres und Marans, sowie den Zwischenstationen la Vergne (Haltestelle), Landes Torxé, Gonx Saint Loup, Tournay (Haltestelle), Bernay Parancay, Breuilla Réorte (Haltestelle), Saint Mard, Payravault Vouché, Bouhet (Haltestelle), le Gue d'Alléré, Saint Sauveur de Nuaillé, Ferrières Courçon und Saint Jean de Liversay.

Niederlande. (Budget der Niederländischen Staatseisenbahnen pro 1897.) In dem Budget für das Jahr 1897 sind nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." die Kosten für Neu-, Erweiterungs- u. s. w. Bauten auf 2,160.725 fl. festgestellt. Von dieser Summe entfallen auf die Direction und allgemeine Ausgaben 126.525 fl., Erneuerung des Quais längs dem Eisenbahnhofe in Feyenord 210.000 fl., Brücke über den Ysel bei Westervoort 900.000 fl., Locomotivschuppen auf Bahnhof Vlissingen 30.000 fl., Erweiterungsbauten auf Bahnhof Herzogenbusch einschliesslich einer neuen Brücke über den Dieze 57.000 fl., Erweiterungsbauten auf Bahnhof Groningen 12.400 fl., Erweiterungsbauten auf Bahnhof Hengeloo 100.000 fl., Umbau des Güterbahnhofes in Nymegen 59.000 fl., Erneuerung des westlichen Viaductes in Amsterdam 50.000 fl., Güterbahnhof der Holländischen Eisenbahn in den „Stadsrietlanden" in Amsterdam 80.000 fl., Bahnhof in Amersfoort 200.000 fl., Subventionen für den Bau von Dampftrambahnen von Schogen nach Wognum, von Veghel über Eindhoven nach der belgischen Grenze, von Rotterdam nach dem „Hoeckscbe Waard", von Oldenzaal nach Denekamp und von Oldenzaal nach der preussischen Grenze in der Richtung nach Gronau 200.000 fl., ferner auf Erneuerungsbauten verschiedener Art 135.000 fl.

Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Linien betrugen Ende Juni 1896 268,561.715 fl. Die Kosten der Erweiterungs- oder Verbesserungsbauten, welche in Gemässheit der Bedingungen der Pachtverträge vom Jänner 1890 den Betriebsgesellschaften zur Last fallen, also nicht in den oben erwähnten Anlagekosten miteinbegriffen sind, betrugen für den Zeitraum vom 1. Jänner 1889 bis Ende 1895 6,500.000 fl.

Concessionen wurden ertheilt für den Bau und Betrieb je einer Localbahn von Gooda nach Schoonhoven und von Soesterberg nach Baarn, ferner für eine Dampfstrassenbahn von Rotterdam nach Zuid-Beyerland mit Zweigbahn nach Oud-Beyerland.

In Untersuchung befinden sich weiter noch die folgenden Concessionsgesuche für den Bau und Betrieb von Local- oder Dampfstrassenbahnen:

1. von Leeuwarden über Draehten nach Groningen;
2. von Zoutkamp nach Baflo;
3. von Zwolle nach Delfzyl mit Zweigbahnen nach Almeloo und Assen;
4. von Assen nach Gorredyk, von Meppel nach Smilde und von Steenwyk nach Oosterwolde;
5. von Berkumersluis nach Almeloo;
6. von Enschede nach Ahaus;
7. von Oldenzaal nach Gronau und von Oldenzaal nach Denekamp;
8. von Dinxperloo nach Varsseveld;
9. von Winterswyk nach der preussischen Grenze in der Richtung nach Vreden;
10. von Zutphen nach Emmerich;
11. von Nieuwer-Amstel über Sloten nach Haarlem;
12. von Sloten nach Kruisdorp, Heemstede und Bennebroek;
13. von Haarlem nach Zandvoort;
14. von s'Gravenzande nach Hoek van Holland;
15. von Brielle nach Hellevoetsluis und Barendrecht;
16. von Brouwershaven über Zierikzee nach Steenbergen;
17. von Veghel über Eindhoven nach der belgischen Grenze;
18. von Nymegen nach Grave;
19. von Echt nach Eindhoven;
20. von den Helder nach Hoek van Holland;
21. von Scheveningen nach Hoek van Holland;
22. von Naaldwyk nach Maassluis und von Maaslandschendam
23. von Joure nach de Lemmer;
24. von Nykerk nach Ede;
25. von Brielle über Hellevoetsluis und Nieuwersluis nach Rozenburg;
26. von Dordrecht nach Numansdorp;
27. von Ooltgensplaat nach Ouddorp;
28. von Oud-Beyerland nach Goudswaard, von Middelharnis nach Ouddorp und von Middelharnis nach Ooltgensplaat;
29. von Amsterdam nach Hilversum (elektrische Bahn), und
30. von Spyk über Delfzyl nach Winschoten.

Russland. (Wagenmangel.) Der erfahrungsgemäss von jeher periodisch auftretende Wagenmangel auf den russischen Eisenbahnen macht sich gegenwärtig in Folge der massenhaften Zufuhren von Getreide zum Exporte wieder ganz besonders fühlbar und verursacht eine bisher nie dagewesene Verkehrsstockung. Dieselbe wird durch die Thatsache illustrirt, dass bis zum 28. October das Quantum der Transporte, welche auf den Eisenbahnstationen lagen und nicht abgefertigt werden konnten, die enorme Ziffer von 54.696 Wagenladungen erreichte. Das russische Ministerium der Wegecommunication, welchem es unmöglich ist, die Transportfähigkeit der Bahnen den periodisch auftretenden ausserordentlichen Anforderungen entsprechend zu erhöhen, ist nun bemüht, die vorhandenen Wagen thunlichst intensiv circuliren zu lassen, und hat in dieser Absicht nachstehende Verfügungen getroffen:

1. für das Aus- und Einladen an Feiertagen werden Prämien ertheilt;
2. die Zeit für das Aus- und Einladen, sowie für die technische und commercielle Besichtigung an den Knotenpunkten wird verkürzt;
3. alle Remontearbeiten auf den Linien, welche nicht durch Rücksichten auf den verstärkten Verkehr hervorgerufen sind, werden sistirt;
4. der Verkehr der Güterzüge wird geregelt und eine Vorschrift erlassen, nach welcher Getreide auf Lowries unter Verantwortung der Bahnen verladen werden kann;
5. zur Vermeidung von Wagenanhäufungen in Riga und Liebau sind die Frachten in der Art dorthin zu dirigiren, dass nach beiden Stationen zusammen nicht mehr als 870 Wagen täglich befördert werden;
6. die Bahnen werden angewiesen, zur Bewahrung der auf den Stationen lagernden Getreidesendungen besondere Massnahmen zu treffen.

Schiffahrt.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Budapest. (Einführung der Winter-Fahrordnung.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft gibt bekannt, dass in Betreff der seit 17. März giltigen Fahrordnung mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit folgende Veränderungen, respective Fahreintheilungen ins Leben traten:

1. Auf der Donau: Auf der Strecke Vukovár-Neusatz (Ujvidék) wird der Dampfer vom 20. November angefangen an Freitagen nicht verkehren, und werden gleichzeitig die Stationen Vukovár (Város), Illok, Futtak und Beoscin, ferner die Kahnstationen Oppatovácz, Novosselló und Bánostor für den Verkehr gänzlich eingestellt, hingegen wird die Station Sárengrad für fernerhin nur als Kahnstation aufrechterhalten.
2. Die Fahrten zwischen Belgrad und Orsova, mitinbegriffen die Fahrten zwischen Semlin-Belgrad und Gradistje, wurden am 14. November gänzlich eingestellt, so dass die letzte Thalfahrt am 11. und die letzte Bergfahrt am 13. November stattfand.
3. Auf der Theiss: Die Fahrten zwischen Szeged und Csongrád, sowie auch Szentes und Szolnok wurden am 20. November eingestellt, so dass die letzte Fahrt von Csongrád nach Szeged und zurück, ferner von Szentes nach Szolnok und retour am 19. November stattfand.
4. Auf der Save: Die Fahrten zwischen Mitrovitz und Bosna-Rácsa wurden am 8. November gänzlich eingestellt, und wurde somit die Station Bosna-Rácsa für den Gesammtverkehr geschlossen. Die Fahrten zwischen Sabatz und Mitrovitz werden jedoch mit der Veränderung aufrechterhalten, dass der Dampfer von Sabatz anstatt um 5 Uhr um 8 Uhr Früh abgehen wird.

Die auf der Strecke der eingestellten Relationen befindlichen Stationen wurden daher an den obbezeichneten Tagen gänzlich geschlossen. Der Massengüterverkehr wird durch obige Vorkehrungen nicht alterirt.

Plattensee-Schiffahrt. (Einstellung des Verkehres der Personenschiffe.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass mit 28. November der Verkehr der Personenschiffe eingestellt wurde, jener der Frachtschiffe jedoch bis zum Eintritte der Vereisung des Balaton (Plattensee) aufrecht erhalten bleibt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 26. October dem öffentlichen Verkehre übergebene 47·54 km lange Strecke Tiszapolgár-Királytelek der im Betriebe der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Tiszapolgár-Nyiregyházaer Localbahn, sowie die am 27. October dem öffentlichen Verkehre übergebene 66·144 km lange Garam—Berzencze—Lévaer Localbahn — gleichfalls im Betriebe der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen — sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereines im Jahre 1895 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.) Für das Jahr 1895 liegen von 68 Verwaltungen Aufschreibungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Achsen, bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche und Anbrüche vor. Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Achsbrüche betrug nach der „Ztg. d. V. D. E.-V." in den Bezirken von 23 Verwaltungen (gegen 28 Verwaltungen im Vorjahre) zusammen 117 (119). Unter den gebrochenen 14 Locomotivachsen befanden sich 12 Treibachsen, 1 Kuppel- und 1 Laufachse, während die gebrochenen 26 Tenderachsen sämmtlich Bremsachsen und von den gebrochenen Wagenachsen 29 Bremsachsen waren. Dem Material nach bestanden von den gebrochenen 117 (119) Achsen 22 (12) aus Tiegelgussstahl, 16 (9) aus Martinstahl, 17 (28) aus Bessemerstahl, 4 (10) aus Puddelstahl, 12 (13) aus Feinkorneisen, 40 (32) aus Schmiedeisen und 6 (15) aus unbekanntem Material.

Die mittlere Benützungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahlachsen 19 Jahre (gegen 20 Jahre im Vorjahre), bei den Martinstahlachsen 7 (7) Jahre, bei den Bessemerstahlachsen 18 (19) Jahre, bei den Puddelstahlachsen 21 (21) Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 24 (29) Jahre und bei jenen aus Schmiedeisen 26 (25) Jahre.

In dem vorliegenden Berichtsjahre waren zu verzeichnen, bezw. wurden entdeckt: a) bei voller Fahrt auf freier Strecke 55 (42) Brüche = 47 (35·3) pCt. der Gesammtzahl; b) beim Durchfahren der Bahnhöfe 34 (38) Brüche = 29 (31·9) pCt.; c) bei der Revision 16 (29) Brüche = 13·7 (24·4) pCt.; d) bei einem Zusammenstoss oder einer Entgleisung 5 (7) Brüche = 4·3 (5·9) pCt.

Von den gebrochenen Achsen befanden sich in Schnell- und Personenzügen 29 = 24·8 pCt. (gegen 21 = 17·7 pCt. im Vorjahre), in gemischten Zügen 1 = 0·8 pCt. (12 = 10 pCt.), in Güterzügen 78 = 66·7 pCt. (63 = 52·9 pCt.), in Arbeitszügen 3 = 2·6 pCt. (2 = 1·7 pCt.) und in dem Verschubdienst — (3 = 2·8 pCt.).

Die Achsen haben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich Kilometer zurückgelegt: 1. von der Inbetriebnahme an bei den Locomotiven 527.000 (444.200), bei den Tendern 465.100 (642.000) und bei den Wagen 331.500 (415.300); 2. seit der letzten Revision bei den Locomotiven 20.600 (63.600), bei den Tendern 56.400 (55.200) und bei den Wagen 22.900 (12.000).

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen: 1. bei normaler Benützung a) bei den Locomotiven 11.650 (12.530) kg, b) bei den Tendern 8340 (7710) kg, c) bei den Wagen 7690 (7080) kg; 2. zur Zeit des Bruches a) bei den Locomotiven 11.510 (12.530) kg, b) bei den Tendern 7880 (6810) kg, c) bei den Wagen 6890 (6900) kg.

Von den im Berichtsjahre gebrochenen 117 (119) Achsen wurden die Bruchstellen wie folgt festgestellt: im Achsschenkel 53 = 45·3 pCt. (62 = 52·2 pCt.), in der Nabe 23 = 19·7 pCt. (17 = 14·3 pCt.), dicht an der Nabe 31 = 26·5 pCt. (21 = 17·4 Percent), im Schafte 6 = 5·1 pCt. (13 = 10·9 pCt.) und an der Kurbel 2 = 1·7 pCt. (1 = 0·9 pCt.). Die Ursache des Bruches war zurückzuführen in 61 Fällen = 52·1 pCt. (53 = 44·5 Percent) auf einen alten Anbruch, in 8 Fällen = 6·8 pCt. (12 = 10 pCt.) auf einen Fehler im Material, in 7 Fällen = 6 pCt. (7 = 5·9 pCt.) auf Heisslaufen und in 2 Fällen = 1·7 pCt. auf Torsion.

Die Anzahl der im Jahre 1895 in den Bezirken von 15 (20) Verwaltungen zur Aufschreibung gekommenen Achsanbrüche betrug 923 (907), hierunter 138 (127) an Locomotivachsen, 92 (67) an Tenderachsen und 693 (713) an Wagenachsen. Von den angebrochenen Achsen bestanden 28 (31) aus Tiegelgussstahl, 23 (10) aus Martinstahl, 129 (113) aus Bessemerstahl, 52 (51) aus Puddelstahl, 92 (150) aus Feinkorneisen und 440 (448) aus Schmiedeisen, während von 159 (104) angebrochenen Achsen das Material unbekannt war.

Die Anbruchstelle befand sich bei 311 (307) Achsen im Schenkel, 13 (22) Achsen dicht an der Nabe, 170 (129) Achsen in der Nabe selbst, 19 (18) Achsen im Schafte und bei 11 (9) Achsen an der Kurbel.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Sectionsrath Camill Kuranda zum ständigen Vertreter des Eisenbahnministeriums in der k. k. statistischen Centralcommission ernannt.

[Z. 2502/E.-M.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft).

Mit 1. Jänner 1897 gelangt der Nachtrag III zu dem Gütertarife, Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft), vom 1. November 1894 zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare des Nachtrages III sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 30. November 1896. [887]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1897 tritt ein neuer Tarif für den obgenannten Verkehr in Wirksamkeit, welcher geänderte Fahrpreise und modificirte Bestimmungen enthält.

Durch diesen Tarif wird der Tarif für den Oesterr.-Schweizerischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. October 1892 sammt Nachtrag I, sowie der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen böhmischen Stationen einerseits und Schweizer Bahnen andererseits vom 1. September 1891 sammt Nachträgen aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 50 kr. ö. W. erhältlich sein.

Wien, am 1. December 1896. [888]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Nachtrag IVa zum Localgütertarif.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt der Nachtrag IVa zum Localgütertarif der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Verzeichniss jener Artikel, für welche besondere Ausnahmetarife, bezw. ermässigte Kartirungssätze bestehen.
2. Berichtigung der Stationstarife im Haupttarife und im Nachtrag I a.
3. Berichtigung der Stationstarife im Nachtrag I a.
4. Aenderung von Stationsnamen.
5. Neuer Ausnahmetarif 2.
6. Ergänzung des Stationstarifes zum Ausnahmetarife 3 a.
7. Ergänzung des Ausnahmetarifes 8.
8. Neuer Ausnahmetarif 9.
9. Neuer Ausnahmetarif 10.
10. Neuer Ausnahmetarif 12.
11. Gebühren für den Zuschub zwischen dem Nordwestbahnhofe in Prag und dem Hafen in Karolinenthal.
12. Neuer Anhang, enthaltend das Verzeichniss der Tarifbegünstigungen für einzelne Artikel; durch diesen Anhang wird der auf Seite 19 bis 46 des Nachtrages III A enthaltene Anhang ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages werden in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direction rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und können von letzterer zum Preise von 20 kr. bezogen werden.

Wien, am 25. November 1896. [889]

Die Direction.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Berichtigung des Tarifes.

Der Frachtsatz des Specialtarifes II im Verkehre zwischen Strakonitz k. k. Stb. einerseits, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz andererseits beträgt richtig **119** Pfg. für 100 kg exclusive 10 Pfg. Schleppbahngebühr.

Wien, am 25. November 1896. [890]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Verkehr mit der neueröffneten Theilstrecke Schivelbein—Simmatzig.) Am 16. November wurde die Theilstrecke Schivelbein—Simmatzig der Neubaustrecke Schivelbein—Polzin, welche nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 eingerichtet ist, für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Mit demselben Tage wurde die Haltestelle Simmatzig in die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen, sowie in den Staatsbahn-Viehverkehr einbezogen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

— (Eröffnung der Haltestelle Thomaswaldau für den Eil- und Stückgutverkehr.) Am 1. December wird die an der Strecke Liegnitz—Kohlfurt zwischen Kaiserswaldau und Bunzlau gelegene Haltestelle Thomaswaldau, welche gegenwärtig nur dem Personenverkehre dient, auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II (Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) sind in dem am 15. October erschienenen Nachtrag 1 zum Gruppentarif II enthalten. Soweit in den Gruppenwechseltarifen und im Verkehre mit der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn noch keine directen Entfernungen und Frachtsätze erstellt sind, erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der jeweilig niedrigeren Gesammtentfernung, welche sich durch Anstoss von 8 km an die für Kaiserswaldau oder von 9 km an die für Bunzlau bestehenden Entfernungen ergibt.

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn. (Verkehr mit der Theilstrecke Hildesheim—Clauen.) Die Theilstrecke Hildesheim—Clauen wurde mit den Stationen Hildesheim, Bavenstedt, Hönnersum, Hüddessum, Rautenberg, Clauen Zuckerfabrik, Clauen Dorf am 14. November für den Güterverkehr dem öffentlichen Verkehre übergeben. Vom gleichen Zeitpunkte ab gelangt der Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern mit Abschnitt III, Güterverkehr, zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidiruug jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2128	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk	Kalk-Podol und Prachovic	Kralup Jenšovic Berkovic-Melnik Wegstädtl-Hněvic Randnic Hrobec Theresienstadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	34·5 kr.		Im Kartirungswege			
2129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Versender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht worden sind, dass das Abladen durch die Arbeiter und auf Kosten der Partei zu erfolgen hat; endlich mit Ausnahme mineralischer Kohle und Coaks	In allen Relationen von oder nach Austerlitz			Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localtarif		0·8 kr. als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Im Rückvergütungswege	Monatlich vorzulegende Ausweise, deren Richtigkeit vom Stationschef in Austerlitz bestätigt werden muss, und in welchen die auf- oder abgeladenen Sendungen einzeln nach Datum, Inhalt, Gewicht und Bestimmungs-, bezw. Aufgabsstation anzuführen sind	Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Station Austerlitz in directer Schienenverbindung stehen. Die betreffenden Güter müssen auf der bezüglichen Schleppbahn befördert und durch Arbeiter der Partei auf-, bezw. abgeladen werden	
2130	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker	Sadska	Poříčan transit (für Sendungen nach Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	8·0 kr.	6·0 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Sadska: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen, in welchen alle Zuckersendungen zu verzeichnen sein werden, welche in Sadska nach Stationen der Hauptbahn und darüber aufgegeben werden. Bei Sendungen nach Sadska: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898		
			Melasse, Spodium, Kohle und Coaks, sowie Steine der Classe C	Poříčan transit (für Sendungen von Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Sadska				5·20 kr.	4·95 kr.	0·25 kr.				Für diejenigen Relationen, für welche in den Tarifen von oder nach Sadska rücksichtlich der Strecke Sadska—Poříčan transit die nebigen ermässigten Frachtsätze oder noch billigere Antheile bereits eingerechnet sind, entfällt jede Rückvergütung	

Fortlaufende Nummer	2131	2132	2133	2134
1				
Die Publication erfolgt von der Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar.-Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2				
3				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zucker der Classe II	Tbonschiefer (gemeine Thonerde), lose oder in Säcken verpackt	Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Absender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht wurden, dass das Abladen durch die Arbeiter auf Kosten der Partei zu erfolgen hat, ferner mit Ausnahme von mineralischer Kohle und Coaks	Frachtgüter der Classen I, II, Sperrige Güter
4				
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ungar.-Ostra Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Strebicbovic-Vinaric	In allen Relationen von oder nach Berkovic-Melnik	Leitomischl
nach	Vlarapass	Prag St.E.G. (Hrabovka transit		Inländischen Stationen ab Chotzen in der Richtung gegen Bodenbach-Braunau, bezw. Halbstadt und gegen Olmütz (Olmütz exclusive) oder vice versa	Olmütz St.E.G.
5				
6	Fracbtzablung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrecbtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Fracbtzablung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrecbthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei directer Babnbeförderung via Chotzen	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	
7				
Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarife	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
8				
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	38 · 40 kr.	21·2 kr.		Verscbieden 119·0 65·9 96·6 kr.
9				
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebübr)	31·2 32·8 kr.	12·5 kr.		111·0 61·9 81·6 kr.
10				
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	6·8 7·2 kr.	8·7 kr.	0·8 kr. pro 100 kg (als Nachlass von der Manipulationsgebühr)	8·0 4·0 15·0 kr. 6·0 2·0 5·0
11				
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
12				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse od. Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1898	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1898	**Bei Aufgabsgütern:** Orig.-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend; **bei Abgabsgütern:** Orig.-Fracbtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Die Documente, welche die hahnämtliche Bestätigung tragen müssen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch die eigenen Arbeiter der Partei erfolgt ist, sind längstens Ende März 1898 vorzulegen	Für Sendungen von Leitomischl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Für Sendungen nach Leitomischl: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Docnmente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen
13				
Besondere Bemerkungen		Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Berkovic-Melnik in directer Schienenverbindung stehen. Die bezüglichen Güter müssen auf der betreffenden Schlepphahn befördert werden		
14				

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber Ende December 1897

Localtarif

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2135			Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Elbeteinitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen				19·7 kr.			Original-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	Nebenstehende Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Elbeteinitz und Pardubic in Geleiseverbindung stehende Petrolenmraffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
					Pardubic St.E.G.					16·6 kr.				
2136			Abfälle, Baumwollwaaren, Baumwolle, rohe, und Garne der Classen I, II, A und B	Braunau loco	Böhmisch-Trübau loco	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen bestehenden Tarifbestimmungen			Verschieden	Verschieden	Zehn Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1898	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden, und muss die erfolgte Abfuhr in B.-Trübau, resp. Braunau bahnämtlich bestätigt sein	
				oder vice versa										
2137			Borke und Lohe	Tischnowitz Drasow Gurein Zinsendorf Reckowitz Königsfeld Poysdorf	Brünn St.E.G.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			kr. 15·1 13·1 10·7 9·5 7·5 6·7 30·8	kr. 13·4 11·4 9·0 7·8 5·8 5·0 21·9	kr. 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 8·9		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
2138			Brod	Gaya	Bisenz-Pisek transit	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut		12 kr.	10 kr.	2 kr.			Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1898	
2139			Drainröhren	Frättingsdorf	Zuaim St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Aufladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen		16·8 kr.	13·5 kr.	3·3 kr.			Anf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2140			Künstlicher Dünger, incl. Ammoniak, schwefelsaures, und Chilisalpeter (Natronsalpeter) zum Düngen	Lanzendorf-Rannersdorf	Bruck a. d. L. St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Localtarif	Verschieden	10 kr.			Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
					Marchegg St.E.G.					12 kr.				
2141			Eisen (roh) aller Art der Classe C	Wildenschwert transit	Stefanau	Anfrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			25·2 kr.	21·1 kr.	4·1 kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
2142			Sand	Čerma-Jeleni	Chotzen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			kr.	kr.	kr.			
					Hohenmauth				6·6	5·6	1·0			
					Cerekvic-Böhm.				11·8	8·7	3·1			
					Hruschau				15·0	10·8	4·2			
					Leitomischl				18·2	12·9	5·3			
					Böhm.-Trübau				13·4	11·4	2·0			
2143			Zucker der Classe II	Schönpriesen, Nestomitz (Zuckerfabrik)	Prag St.E.G. (Hrabovka transit) (für Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis incl., jedoch excl. Villach. Klagenfurt, Laibach, Triest u. Leoben)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Localtarif	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1894	5 kr.	4 kr.		Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
									9 kr.					
2144			Güter der Classe 1	Hermsdorf-Oelberg	Halbstadt St.E.G. transit (für Sendungen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			50·5 kr.	34·0 kr.	16·5 kr.			

Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Seitens der Stationsorgane in Halbstadt die Bestätigung tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen nach Wien St E.G. oder K F.N.B. weitergesendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen

Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898

Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2145	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Güter der Classe A, B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3 (excl. Kohle)	Aussig St.E.G. transit	Nestersitz-Pömmerle	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden		2 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Nestersitz-Pömmerle: Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Nestersitz-Pömmerle: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorzulegen bis längstens Ende März 1898	Die Sendungen müssen von Stationen der A.T.E. oder deren Hinterbahnen, von Stationen der Oe.N.W.B. und der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha stammen und an ein Etablissement in Nestersitz, welches mit der Station durch ein Geleise verbunden ist, adressirt sein, bezw. von einem solchen Etablissement nach den vorgenannten Stationen aufgegeben werden	
				oder vice versa		Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			kr.	kr.	kr.			
2146			Getreide	Bruck a. d. L. St.E.G. (Localbahn)	Wien St.E.G.				20·8	14·3	6·5			
					Simmering St.E.G.				19·6	14·3	5·3			
					Schwechat-Kledering				17·6	14·3	3·3			
				Götzendorf (St.E.G.)	Wien St.E.G.				12·0	9·1	2·9			
				Trautmannsdorf					16·4	9·9	6·5			
				Wilfleinsdorf					18·8	12·3	6·5			
				Rohrau					20·8	19·1	1·7			
			Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1898, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt											
			Die nebigen Frachtsätze haben auch auf solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke von den genannten Stationen bis Wien (St.E.G.) Giltigkeit, welche: a) zum Localtarife bis Wien (St.E.G.) abgefertigt und von da nach der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen weitergesendet werden, und b) mit directe nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden											

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	2147	2148	2149
Die Publication erfolgt von der und im			
Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Getreide	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Trebitsch	Wien St. E. G.	Prag St.E.G. (Hrabovka) transit (für Sendungen von Zbirov und Holoubkau)
nach	Okříško	Götzendorf (St.E.G.), Trautmannsdorf, Wilhelmsdorf, Bruck a. d. L. (Localbahn), Rohrau	Schönpriesen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tbeil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Localtarif	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	8·8 kr.	kr. 12·0 / 16·4 / 18·8 / 20·8 / 20·8	ad a) 36·3 kr. ad b) 30·7 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	6·8 kr.	9·1 / 9·9 / 12·3 / 14·3 / 19·1	ad a) nnd b) 26·1 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2·0 kr.	2·9 / 6·5 / 6·5 / 6·5 / 1·7	ad a) 10·2 kr. ad b) 4·6 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, längstens bis Ende März 1898	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	Anf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, babnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen
Besondere Bemerknngen	Die nebigen Frachtsätze haben aucb für solche Getreidesendnngen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke ab Wien nach den genannten Stationen Giltigkeit, welche: a) von der Südbabn oder den westlicben k. k. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarif an die Bestimmungsstation weiter gesendet werden, und b) von Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden		

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2150			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag St.E.G.-Hrabovka trans. (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle—St. Andrä-Wördern)	Aussig St.E.G. Hrobec Lohositz Raudnic Theresienstadt Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen		Tbeil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Verschieden	25·1 kr. 26·1 kr.			Anf den Reclamanten als Absender lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
2151	I. Wagenladungsgüter der Classe C*) II. Rübenschnitze und Presslinge*)		Mauer- und Dachziegel	Starkoč transit	Braunau Hermsdorf-Oelberg Halbstadt Wekelsdorf Matha-Mohren Politz Hronow Nachod Neustadt a. M. Bohuslavic-Černčic Opočno Tyniš Borohradek Čerma-Jeleni Onjezd Chotzen	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Kreuzer 15·8 15·1 13·6 11·6 10·5 9 0 7·7 5·8 5·6 6 9 8·4 12·3 14·4 15·6 16·8 18·2	12·8 12·1 10·6 8·6 7·5 6·0 4·7 4·7 4·7 4·7 5·4 9·3 11·4 12·6 13·8 15·2	3·0 3·0 3·0 3·0 3·0 3·0 3·0 1·1 0·9 3·3 3·0 3·0 3·0 3·0 3·0 3·0			
2152	II. Bisenz-Pisek		Diversen Stationen	Bisenz-Pisek	Sendungen müssen über die gesellschaftlichen Linien anlangen und durch Arbeiter der Partei abgeladen werden	Sendungen müssen durch Arbeiter der Partei verladen werden									
			Stationen des mähr. Transversalnetzes der St.E.G. oder der Waagtballinie der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen												
			0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr									Im Rückvergütungswege			

Bei den Abgangsgütern: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei den Aufgabsgütern hingegen Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens Ende März 1898. Auf den bezeichneten Documenten muss durch die Station Bisenz-Pisek bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen thatsächlich durch Organe der Partei erfolgt ist

Auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe und die diesbezüglichen Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Bahnorgane bestätigt sein muss, dass das Abladen der Sendungen von der Partei innerhalb der festgesetzten Frist besorgt wurde. Die Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen

*) Gilt nur für Sendungen für oder aus Etablissements, welche mit Bisenz-Pisek in Geleiseverbindung stehen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2153			Frachtgüter aller Art	Raudnic	diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893		08 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Raudnic vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	Babnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab- bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde	
				oder vice versa										

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: **Bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C und der Sp.-T. 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Begingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Raudnic in directer Schienenverbindung stehen.

2154			Getreide	Grammat-Neusiedl	Wien St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f				Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen **von Grammat-Neusiedl nach Wien:** auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei den Sendungen **von Wien nach Grammat-Neusiedl:** auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis 31. März 1898 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
				und vice versa										
2155			Brnck a. d. L. transit (für Sendungen von der Stationen der Strecke Pándorf—Komárom-Uj-Szöny der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und von der Station Rajka der Oesterr.-ungar. Localeisenbahn)	Gross-Schwechat (via Götzendorf—Fischamend)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Verschieden	12·0 kr.	9·1 kr.	2·9 kr.			
2156			Bruchsteine und Schotter excl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Pardubic (St.E.G.) loco	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			Localtarif		kr.	kr.	kr.			
									16·9	8	8·9			
									16·5	7	8·5			
			Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt			Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind								
			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen											

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2157	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit	Marchegg (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit oder vice versa	Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Bei Expedition als Eilgut für gewöhnliche Eilgüter	Kreuzer 90·0	33·5	56·5	Auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1898	Die Sendungen müssen mit directe von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) nach Zsolna (K.O.B.), bezw. vice versa lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden Zeitfrist besorgt wird	
								ermässigte Eilgüter	33·5	32·5	1·0			
								Bei Expedition als Frachtgut für Güter der Classe I	32·5	22·9	9·6			
								" " " II	22·9	22·0	0·9			
								" " " A	22·0	18·0	4·0			
								" " " B	18·0	15·3	2·7			
								" " " C	15·3	13·1	2·2			
								des Specialtarifes 2	17·0	13·1	3·9			
2158			Mehl und Getreide	In allen Relationen nach oder von Rossitz-Pendorf				Localtarif				Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe oder Aufgabs-Recepisse bei den Aufgabsgütern und Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bei den Abgabsgütern spätestens bis Ende März 1898		
2159			Zucker der Classe II	Ungarisch-Hradisch transit	Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	38 kr.	31·2 kr.	6·8 kr.			
2160			Sandstein, roh, behauen	Nachod	Halbstadt St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen		11·6 kr.	9·6 kr.	2·0 kr.	0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis spätestens Ende März 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2161			Malz und Getreide	Himberg	Wien St.E.G. loco	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 9·6	7·0	2·6	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Duplicat-Frachtbriefe bei Sendungen von Himberg und der Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Himberg, längstens bis Ende März 1898	
					Simmering St.E.G. loco				8·4	7·0	1·4			
				oder vice versa										

Notiz. Der Frachtsatz für Getreide hat rücksichtlich der Strecke Wien St.E.G.—Himberg auch Giltigkeit für solche Sendungen, welche
a) von der Südbahn oder den westlichen Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarife nach Himberg weitergesendet werden;
b) von Himberg nach Wien St.E.G. zum Localtarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind;
c) von oder nach Stationen der Oe N.W.B. oder K.F.N.B. mit nach oder von Himberg direct lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.
Der Frachtsatz für Malz gilt rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. auch für jene Sendungen, welche Wien St.E.G. transitiren und nach Stationen bestimmt sind, für welche ab Himberg keine directen Frachtsätze bestehen und für welche demnach bei Abfertigung via Wien rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. der officielle Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

2162			Frachtgüter aller Art	Moravan	Diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Nachlass von der Manipulationsgebühr 0·8 kr. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Moravan vidirte Consignation. Die Documente sind spätestens Ende März 1898 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Auf-, bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde	
				oder vice versa										

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen **bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C und der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Moravan in directer Schienenverbindung stehen.

2163			Gala der Posit. S—5 im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Bisenz Pisek transit	Gaya	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Diese Documente sind mittelst Consignation längstens bis Ende März 1898 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen der Sendungen in Gaya haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2164	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Cerekvic-Böhm.-Hrnschan	Pečeк	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 49·1	44	5·1	Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz für Pardubic-Pečeк hat für Zuckersendungen von Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nördlich von Pardubic keine Giltigkeit	
				Hohenmauth					45·1	40	5·1			
				Moravan					32·8	27	5·8			
				Dašic					31·2	26	5·2			
				Pardubic loco *) und transit (für Sendungen von südlich von Pardubic gelegenen Nordwestbahnstationen)					27·2	22	5·2			
				Choltic					30·2	27	3·2			
				Přelouč					21·6	19	2·6			
2165			Mauer- und Dachziegel	Laa (St.E.G.)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen			24·1 kr.	14·9 kr.	9·2 kr.				Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2166			Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Bestehen keine	Gulden pro Waggonladung	9·30				
					Raasdorf					7·20				
					Wolkersdorf					9·30				
					Schleinbach					10·60				
					Neuban-Krenzstätten					13·20				
					Mistelbach					15·50				
					Grussbach-Schönan					19·—				
					Mislitz					22·30				
2167			Erze	Erze, welche bei der Aufgabe in Schwarzbach auf der Geleise-Brückenwaage zur Verwiegung gelangen		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung in a) Strassenführwerken b) Eisenbahnwagen		Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Wägegeld: a) 0·5 kr. pro 100 kg b) 30·0 kr. pro Wagen					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2168	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Grammat-Neusiedl transit (für Transporte von Stationen der Bares-Pakráczer Bahn)	W i e n (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	11·5 kr.	8·0 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen in den Stationen der Bares-Pakráczer Bahn mit directen Frachtbriefen nach Wien (St E.G.) loco via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gelangen
			Holz der Classe C						8·7 kr.	8·0 kr.	0·7 kr.			
2169			Holz der Classen C und des Specialtarifes 2	Gramat-Neusiedl transit (für Sendungen von Stationen der Südbahn-Gesellschaft in Steiermark, dann aus Italien*)		Aufrechthaltung der für die Classe C, resp den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschleden	8 kr.				*) Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Wien St.E.G. loco via Grammat-Neusiedl lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
2170			Wein, Weinmaische und Weinmost	Gramat-Neusiedl transit*) (für Sendungen aus Italien, dann von Triest und Fiume)	W i e n St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		L o c a l t a r i f	12 kr.	8 kr.	4 kr.			*) Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in Italien, Triest oder Fiume nach Wien (St.E.G.) via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden
2171			Rohöl in Reservoirwagen	diversen Stationen		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Waaggebühr in Wien (St.E.G.) 60 kr. pro Reservoirwaagen					Verwiegung auf der Geleise-Brückenwaage am Bahnhofe in Wien St.E.G.) über Auftrag der k. k. Zollbehörde
			via Wiener Verbindungsbahn											
2172			Frachtgüter der Wagenladungsclassen B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, welche bei der Auf- oder Abgabe in Skalic-Boskovic auf der Strassenbrückenwaage zur Verwiegung gelangen			Auf- oder Abgabe in vollen Wagenladungen; ununterbrochene Verwiegung in Strassenfuhrwerken			Waaggebühr in Kreuzern					
									1	0·6	0·4			

Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2173			Kalkstein	Schimitz	Diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Allgemeine Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Wägegeld pro Wagen in Kreuzern 60	40	20	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2174			Kalkstein	Schwarzbach					Wägegeld pro Wagen in Kreuzern 60	40	20			
2175			Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag St.E.G.	Diversen Stationen	Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekrahns		Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Krahngebühr in Prag in Kreuzern pro 100 kg 2	1	1			
				oder vice versa										
2176			Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Ungar.-Hradisebtraosit	Aufgabe in jedem Gewichte als Frachtgut		Localtarif	3·0 kr.	2·5 kr.	0·5 kr.			
2177			Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hainburg Gross-Schwechat Fischamend Klein-Neusiedl Schwadorf Mannersdorf Gerasdorf	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Frachtzablong mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife	Kreuzer Verschieden	32·0 28·0 26·0 25·0 25·0 25·0 16·3	Verschieden			
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Kromau					11·3	9·6	1·7			
				Wolframitz					10·3	8·7	1·6			
				oder vice versa										
			Satnrationsschlamm	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Deutsch-Altenburg Petronell Rohrau Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf St.E.G. Grammat-Neusiedl St.E.G. Himberg Lanzendorf Rannersdorf Schwechat-Kledering				43·1 41·1 39·1 26·1 25·4 24·9 24·1 23·3 22·9 22·6	31·0 29·0 28·0 23·0 22·0 21·0 20·0 19·0 18·0 18·0	12·1 12·1 11·1 3·1 3·4 3·9 4·1 4·3 4·9 4·6			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2178	**Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphtha), Blau-, Grün- und Maschinenöl b) Leere, gebrauchte Petroleumfässer *)	Elbeteinitz	Leitomischl	ad a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Fässer. Auflieferung von mindestens 60 Stück derselben pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	kr. 28·0	kr. 24·0	kr. 4·0	I m K a r t i r u n g s w e g e		
					Tischnowitz				43·5	39·5	4·0			
				Pardubic St.E.G.	Leitomischl				22·0	18·0	4·0			
					Tischnowitz				39·5	35·5	4·0			
2179			Mauer- und Dachziegel (ungebrannt)	Frättingsdorf	Neubau-Kreuzstätten	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			9·5 kr.	5·0 kr.	4·5 kr.			
2180			Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen			kr. 17·7	kr. 10·2	kr. 7·5			
					Marchegg St.E.G.				26·0	18·0	8·0			
					Wien St.E.G.				20·4	10·2	10·2			
				Neubau-Kreuzstätten	Stadlau				12·3	8·4	3·9			
					Marchegg St.E.G.				21·1	16·1	5·0			
					Wien St.E.G.				15·1	8·4	6·7			
2181			Mauer- und Dachziegel	Grussbach-Schönau	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen			kr. 23·9	kr. 14·9	kr. 9·0			
					Wien St.E.G.				26·2	14·9	11·3			

*) Für leere, gebrauchte Petroleumfässer gelten nebenstehende Frachtsätze in umgekehrter Richtung.
Beide Frachtsätze [ad a) und b)] finden weiter nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von den mit der Station Elbeteinitz, resp. Pardubic in Geleiseverbindung befindlichen Petroleumraffinerien aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind.
Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2182	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ungar.-Ostra	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	kr. 16·8	kr. 15·4	kr. 1·4	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
				Bilnitz-Brumov					15·9	15·4	0·5			
				Hradek-Slawičin					17·0	15·4	1·6			
			Rübenschnitte	Ungar.-Ostra	Vlarapass				15·0	11·5	3·5			
					Bilnitz-Brumov				15·9	11·5	4·4			
					Hradek-Slawičin				17·0	11·5	5·5			
2183			Zuckerrübe	Vlarapass	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	kr. 24·6	kr. 17·2	kr. 7·4				
				Bilnitz-Brumov					23·5	17·2	6·3			
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Vlarapass				24·6	12·9	11·7			
					Bilnitz-Brumov				23·5	12·9	10·6			
					Hradek-Slawičin				20·1	12·9	7·2			
2184			Zuckerrübe	Vlarapass	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif, resp. Anhang zu den Local-Gütertarifen der St.E.G. vom 1. Jänner 1894	kr. 20·6	kr. 18·2	kr. 2·4				
				Bilnitz-Brumov					19·4	18·2	1·2			
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Vlarapass				20·6	14·9	5·7			
					Bilnitz-Brumov				19·4	14·9	4·5			
					Bohuslavic a. d. Vlara				15·3	14·9	0·4			
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Aujezd-Luhatschowitz	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik				10·0	9·0	1·0			
				Ungar.-Brod					9·0	8·0	1·0			
				Hradschowitz					7·4	6·4	1·0			
				Poppowitz					6·4	5·4	1·0			
				Nezdenitz					11·3	10·0	1·3			
				oder vice versa										
2185			Schotter	Kalk-Podol	Choltic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	kr. 8·2	kr. 5·0	kr. 3·2			Der Schotter muss entweder zum Strassenbau oder zur Erhaltung und Beschotterung der bestehenden Strasse Verwendung finden	
				Prachovic (Station)					7·8	4·5	3·3			

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2186			Grubenholz der Position H-20/b und Grubenholz der Position H-21/a des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Zwittau Ahrsdorf Leitomischl Trebitz (St.E.G.)	Střebichovic-Vinařice (einschliesslich der Zuschübes zu den mit dieser Station verbundenen Rangirbahnhöfen Konnaschacht, Tuhaň und Libušin)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	36 kr.		Im Kartirungswege		
2187			Kalk	Kalk-Podol Prachovic Kostelec-Vižec	Pardubic (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Stationen der S.N.D.V.B. und der B.C.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	kr. 17·9 17·5 16·3	kr. 14·4 14·4 14·4	kr. 3·5 3·1 1·9			
2188		Steine, welche laut Tariftheil I, Abtheilung B, des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1895 nach Specialtarif III tariffren	Pečck	Náchod	Halbstadt transit	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband	2 kr.			Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen, nach Stationen der S.N.D.V.B. oder der B.C.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
2189			Zucker der Classe II	Prag (St.E.G.), Hrabovka trans. für Stationen der k. k. Oesterr. Staatb. südlich von Unichovic-Stranschitza, jedoch excl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben	Prag (St.E.G.), Hrabovka trs.	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife	kr. 24·7 24·7	kr. 20 16	kr. 4·7 8·7	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, anf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2190	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699 2700	Moravan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1896	6·0 kr.	4·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein
2191			Cement	Mannersdorf (L.B.)	Marchegg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife	31·0	21·5	9·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Klein-Schwechat (via Götzendorf-Fischamend)				15·1	11·0	4·1			
					Halmburg (Bahnhof)				22·8	15·0	7·8			
2192			Frachtgüter aller Art	Svolenoves (St.E.G.), (L.B.)	Diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen; das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen		Tariftheil I vom 1. Jänner 1893			0·8 kr pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr	Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Svolenoves vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	In den bezeichneten Documenten muss bahnämtlicherseits bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen der Frachtgüter durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde	
			oder vice versa											

NB. Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: **Bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.
Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Svolenoves (St.E.G.) in directer Schienenverbindung stehen.

2193	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter im Allgemeinen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Marchegg transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	90 kr.	12 kr.	33·5 kr.	56·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtl. beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente keinen Refactiestempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit directen, nach den angeführten ungarischen Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
				oder vice versa										
				(für Sendungen nach Anina, Oravicza, Lissava und Nemet-Bogsán oder vice versa)										

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
		von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2194				Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Frischau Grussbach-Schönau (St.E.G.) Hödnitz Laa (St.E.G.)	Segen-Gottes oder Tetie	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. „temporärer Anhang" zu demselben	kr. 27·3 29·7 34·5 32·7	kr. 25·1 26·7 31·0 29·4	kr. 2·2 3·0 3·5 3·3	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
				Ladendorf Marchegg (St.E.G.) Mistelbach						36·8	33·1	3·7			
					Possitz-Joslowitz Poysdorf (L.B.)					31·8 40·8	28·6 36·7	3·2 4·1			
					Raasdorf Schönfeld-Lassee Siebenbrunn-Leopoldsdorf					36·8	33·1	3·7			
					Staatz Stadlau Wolkersdorf Znaim					34·8 36·8 36·8 37·2	31·3 33·1 33·1 33·5	3·5 3·7 3·7 3·7			
2195				C e m e n t	Mannersdorf (L.B.)	Bruck a. L. (St.E.G.) (L.B.) Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf (St.E.G.) Grammat-Neusiedl (St.E.G.) Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Schwechat-Kledering Simmering (St.E.G.) Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		L o c a l t a r i f e	12·6 11·3 10·8 6·7 10·8 12·3 13·4 13·9 15·2 15·7	9·0 8·0 6·5 5·5 7·5 9·0 10·0 10·5 11·5 12·0	3·6 3·3 4·3 1·2 3·3 3·3 3·4 3·4 3·7 3·7	Im Rückvergütungswege		
2196				Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699-2700	D a š i c	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen		„Temporärer Anhang" zum Localtarife, gültig vom 1. Jänner 1896	7 kr.	4·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2197				Muschelkalksteinmehl	Bubna St.E.G. und Kraiup St.E.G.	Sämmtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Frachtsätze des Specialtarifes 3	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbahne bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein

Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2198			Geschlachtete, ausgeweidete Schweine bei Aufgabe als Frachtgut	Wien (St.E.G.) transit	Wien-St. Marx	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif Theil II, Heft 1, Neuauflage, giltig vom 1. October 1894	Besteht kein Frachtsatz	8·5 kr.				
2199			Korksteine	Wien (St.E.G.) transit		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Braunau				111·2	82	29·2			
					Halbstadt				109·3	80	29·3			
2200			Schwefelsaures Ammoniak	Erdberger Gaswerke		Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				kr.				Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Wien (St.E.G.) loco					6·5				
					Wien (St.E.G.) transit					5·0				

N.B. Auf den Frachtbriefen über die bezüglichen Sendungen hat das Erdberger Gaswerk als Absender zu erscheinen, und sind die entfallenden Transportgebühren für Sendungen nach Wien (St.E.G.) loco bei der Anslösung des Frachtbriefes in Wien zu entrichten. Der Frachtsatz von 5 kr. per 100 kg nach Wien (St.E.G.) transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen, nach der Besimmungsstation via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

2201			Ziegel der Pos. Z-1 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Střelichovic-Vinařic	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	36·4 kr.	20 kr.	16·4 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2202			Bruchsteine und Schotter (excl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol	Přelouč	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarif	kr.	kr.	kr.			
				Prachovic (Station)					11·8	6·5	5·3			Die Sendungen müssen zum Strassenbau bestimmt sein. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
									11·4	6·0	5·4			

Oesterr.-ungar. Staatseisbahn-Gesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2203			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mistelbach	Wien (St.E.G.) Brünn (St.E.G.) Mislitz B.-Trübau Chotzen Pardubic (St.E.G.) Kolin (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Localtarif	kr. 25·8 36·8 24·9 60·8 66·2 73·0 77·0	kr. 23·8 34·8 22·9 55·0 60·0 67·0 75·0	kr. 2·0 2·0 2·0 5·8 6·2 6·0 2·0			
2204			Knochenfett	Peček	Brünn St.E.G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			70·9 kr.	61·0 kr.	9·9 kr.			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Partelen zu veranlassen
2205			Mineralölfässer aller Art, gebrauchte, leer retourgebende	den in dem „Ausnahmetarife für raffinirtes Petroleum etc.", gültig vom 15. November 1891, auf Seite 3 und 4 enthaltenen Stationen	Elbeteinitz loco Pardubic loco	Aufgabe von mindestens 60 Stück Mineralölfässern per Frachtbrief und Wagen. Das Ein-, bezw. Ausladen hat durch Arbeitskräfte der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891		Die auf Seite 3 und 4 des vorgenannten Ausnahmetarifes enthaltenen Frachtsätze					
2206			Rohzucker	Holubitz trauslt	Austerlitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localtarif	6·9 kr.	5·7 kr.	1·2 kr	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1898	Die Transporte müssen mit directen von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden
2207			Sämen, flüssige, der Pos. 8—14 der Güterclassification im Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893	a) Peček b) Schönweid (chemische Fabrik)	Kaitz			Localtarif	a) 63·1 kr. b) 59·7 kr.	a) 58·4 kr. b) 55·0 kr	a) 4·7 kr. b) 4·7 kr.	Im Kartirungswege		
2208	Rohzucker		Aussig St.E.G., Schönpriesen oder Nestomitz (Zuckerfabrik)	a) Butschowitz b) Schlappanitz	Localtarif bezw. Anhang bezw.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localtarif bezw. Anhang bezw.	Verschieden	ad a) 101·6 kr. ad b) 92·4 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
2209			Gasreinigungsmasse	Wien St.E.G. Wien St.E.G. transit	Erdberger Gaswerke	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	kr. 6·5 5·0		Im Kartirungswege		
2210			Knochenfett	Schönweid (chemische Fabrik)	Brünn St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	67·2 kr.	61·0 kr.	6·2 kr.	Im Kartirungswege		
2211			Stelne der Classe C	Wildenschwert St.E.G.	Brünn St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	27·7 kr.	19·5 kr.	8·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
2212			Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Nenban-Kreuzstetten	Poysdorf	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	16·8 kr.	10·0 kr.	6·8 kr.	Im Kartirungswege		
			Erde der Pos. E—20 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893		Wolkersdorf			Localtarif	7·7 kr.	5·0 kr.	2·7 kr.	Im Rückvergütungswege		
2213			Eisenbahnschwellen der Pos. H—20 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	a) Lobositz Landungsplatz b) Bodenbach St.E.G.	Lobositz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	a) 6·7 kr. b) 15·1 kr.	a) 4·0 kr. b) 11·0 kr.	a) 2·7 kr. b) 4·1 kr.	Im Kartirungswege		

Das Anf- nnd Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. In den bezüglichen Frachtbriefen hat das Erdberger Gaswerk als Empfängerin zu erscheinen. Der Frachtsatz von 5·0 kr. pro 100 kg von Wien St.E.G. transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen nach den Erdberger Gaswerken via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2214	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft													
2215			Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle und Zuckerrübenabfälle	Jenšovic	oder vice versa	Lužec (L.B.)		„Temporärer Anhang" zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. Jänner 1896	5·0 Kreuzer	4·5 Kreuzer	0·5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	a) Bei Rüben: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend: b) Bei Rübenschnitten, Rübenschnitzabfällen und Zuckerrübenabfällen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Obige Frachtdocumente sind längstens bis Ende März 1898 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2216			Ziegel der Pos. Z-1 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Libšic		Pardubic St.E.G.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	33·2 kr.	26·4 kr.	6·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2217			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Okřiško St.E.G.		Brünn St.E.G.	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	21 kr.	19·4 kr.	1·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
			Getreide	Gross-Meseritsch		Trebitsch St.E.G.	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	18·8 kr.	13·8 kr.	5·0 kr.	im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Das Abladen der Sendungen in Trebitsch haben die Parteien zu besorgen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2218			Holz des Specialtarifes 2	Bojkowitz	Butschowitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 Kilogramm per Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz vom 1. Jänner 1895	27	25	2	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
				Nezdenitz					27	25	2			
			Holz der Classe C (excl. Brennholz)	Bojkowitz					27	25	2			
				Nezdenitz					26·2	25	1·2			
2219			Holz des Specialtarifes 2	Wien St.E.G.	Hainburg	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen		Localtarif	29·9 kr.	21·5 kr.	8·4 kr.			
2220			Getreide	Trehitsch St.E.G.	Gross-Meseritsch	Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief u. Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen			18·8	13·8	5·0			
			Mehl und Mahlproducte	Okříško St.E.G. (loco u. transit) (für Sendungen von Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kuttenberg, Chrudim und von Stationen der k.k.Oe.St.B. via Iglau)					23·6	18·6	5·0			
			Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Trebitsch St.E.G.	Gross-Meseritsch			Localtarife	Verschieden	13·8	Verschieden			
				Okříško St.E.G. (loco u. transit) (für Sendungen nach Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kuttenberg, Chrudim und nach Stationen der k.k.Oe.St.B. via Iglau)						18·6				

Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe

Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe

Die auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Stationsorgane bestätigt sein muss, dass das Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe der Partei besorgt wurde. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1898 vorzulegen

Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen

Das Abladen der Getreidesendungen in Gross-Meseritsch haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2221	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Gross-Meseritsch oder Rudlkau	Kanitz-Eibenschitz Brünn St.E.G. Kromau Wolframitz Mislitz Grussbach-Schönan Possitz-Joslowitz Laa Frättingsdorf Mistelbach Wolkersdorf Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Okříško St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	Verschleden	kr. 19·0 18·3 20·8 21·5 23·4 26·4 27·5 28·2 31·2 33·2 38·2 43·4 13·1		Im Rückvergütungswege			
2222			Mehl und Mahlproducte	Brnck a. L. St.E.G. Localb. Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf St.E.G. Götzendorf Localbahn Gr.-Nensiedl Himberg Lanzendorf-Rannersdorf	Wien Bahnhof der Oe.U.St.E.G.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			kr. 20·8 18·8 16·4 12·0 16·0 12·0 9·6 8·0	kr. 15·3 13·3 10·9 9·3 12·9 9·0 8·0 7·0	kr. 5·5 5·5 5·5 2·7 3·1 3·0 1·6 1·0		Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	
2223			Mauer- und Dachziegel	a) Frättingsdorf b) Nenhau-Kreuzstetten	Raasdorf Siebenbrunn-Leopoldsdorf Schönfeld-Lassee Marchegg St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			ad a) ad b) ad a) ad b) ad a) ad b) kr. kr. kr. kr. kr. kr. 13·1 11·5 11·7 10·4 1·4 1·1 15·5 13·3 14·1 12·2 1·4 1·1 17·1 14·0 15·7 12·9 1·4 1·1 18·0 16·1 16·6 15·0 1·4 1·1				Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe spätestens Ende März 1898	
2224			Mauer- und Dachziegel	Poříčan	Liehon St.E.G. Prag St.E.G.			Localtarife	kr. 9·0 10·6	kr. 8·0 10·0	kr. 1·0 0·6		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht						Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
1	2	3	4	5		6	7		8	9	10	11	12	13	14
2225			Garne der Positionen G 3 und 4 im Tarife, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	oder vice versa Nachod	oder vice versa Wekelsdorf	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	10 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe bezüglich der Sendungen von Nachod nach Wekelsdorf und der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe rücksichtlich der Sendungen von Wekelsdorf nach Nachod. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 einzureichen	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
2226			Güter des Specialtarifes 1	oder vice versa Bisenz-Pisek transit	oder vice versa Gaya	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen				12 kr.	10 kr.	2 kr.		Bei Sendungen nach Gaya Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen mittelst Consignation längstens bis Ende März 1898	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
2227			Sand	Bisenz-Pisek transit	Nemotitz / Gaya	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen				12·3 / 8·7 kr.	8·4 / 7·2 kr.	3·9 / 1·5 kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2228			Rohzucker	Wlkosch-Keltschan	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				8·8 kr.	8·0 kr.	0·8 kr.		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	Das An- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerknngen
2229	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen: I, II, A, B, C (exclusive Mehl und Mahlproducte)	Wien (St.E.G.)	Grammat-Neusiedl	Unter Anfrechthaltung der für diese Classen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	kr. I 16·4 II 12·2 A 12·0 B 11·5 C 8·7	kr. 9 9 9 9 8	kr. 7·4 3·2 3·0 2·5 0·7	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Grammat-Neusiedl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Grammat-Neusiedl: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
			oder vice versa											
2230			Steine, welche nach den gemeinsamen Bestimmungen im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893 zur Classe B und C gehören	Nachod	Halbstadt St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B, bezw. der Classe C bestehenden Tarifbestimmungen		Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	Classe B: 15·9 Classe C: 11·6	Classe B: 13·9 Classe C: 9·6	Classe B: 2 Classe C: 2				
2231			Zucker der Classen II und A	Hohenmauth (L.B.)	Stationen in der Richtung gegen Prag St.E.G. via Chotzen	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen in Hohenmauth hat die Partei zu besorgen		Localtarif	Nachlass von der Manipulationsgebühr: 4 kr.				Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind		
			Melasse und Osmosewasser						Nachlass von der Manipulationsgebühr: 2 kr.					
			Spodium						Nachlass von der Manipulationsgebühr: 2 kr.					
			oder vice versa											
			Bei Sendungen von Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Absender lautende Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe bei Wagenladungen. Bei Sendungen nach Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Auf diesen Documenten, welche spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, ist Seitens der Station Hohenmauth zu bestätigen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch Organe der Partei vorgenommen wurde												

Ausgeschlossen von der Rückvergütung der nebenstehenden Manipulationsgebühren sind alle Sendungen, für welche ermässigte Kartirungsfrachtsätze oder ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangen oder welche von einer Station der Localbahn Chotzen-Leitomischl (einschliesslich Chotzen) nach Hohenmauth oder umgekehrt zur Beförderung gelangen, sowie solche Sendungen, die von Hohenmauth via Chotzen nach Stationen in der Richtung B.-Trübau und Nachod oder vice versa verfrachtet werden. Das Zugeständniss gilt nur für mit der Station Hohenmauth in directer Schienenverbindung stehende Etablissements

2233

Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Braunkohle

Anssig St.E.G.

Nestersitz-Pömmerle

Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechtbaltnng der für Koble bestehen-Tarifbestimmnngen

Vom 1. Jänner 1897 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897

Localtarif, Tbeil II, Heft 3, vom 1. März 1888

6 kr.

4 kr.

2 kr.

Im Rückvergütungswege

Anf den Namen des Reclamanten als Empfänger iantende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen

2232

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (rücksicbtlich der Linien des Abschnittes A ibres Localgütertarifes. Theil II, Heft 1 und 2), der Südbahn-Gesellscbaft (rücksichtlich ibrer österr. Strecken), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Böbm. Commercialbabnen, der Eisenbabn Wien-Aspang, Busebtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn nud der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Kupfervitriol ans der Pos. V-2 der Güterclassification des Tarifbeiles I, und **Krystall-Azurin,** belde Artikel mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola nnd Peronospora infestans

Im Localverkebre, sowie im directen Verkehre von nnd nacb den Stationen der nebenstehend angefübrten Babnen, resp. Babnlinien

Anfgabe als Frachtgut mit Fracbtbriefen, anf welcben entweder eine k. k. Landwirthscbafts-, bezw. Ackerbau-Gesellschaft, ein Landesculturrath, eine Landesculturratbs-Section, ein landwirthschaftlicher Verein, bezw. eine solche Vereinigung, ein Bezirksausschuss, anch Bezirksvertretung, eine Gemeinde, oder ein von diesen Körperschaften zum Bezuge genannter Artikel, zwecks bestimmungsgemässer Abgabe derselben an Landwirtbe zu einem festgesetzten Preise, ermächtigter und der Empfangsbahn speciell namhaft gemachter Depositär, oder endlich ein Landwirtb selbst als Empfänger zu erscheinen bat. Einbaltung der einscbläglgen allgemeinen Tarifbestimmungen

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens aber bis 31. December 1897

Localtarife der betbelligten Babnen

Verschieden

50 Percent Nachlass von den Frachtsätzen der Localtarife der betbeiligten Babnen

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der Original-Fracbtbriefe bis längstens Ende März 1898 bei der Verwaltnng der Empfangsbahn. Jene Frachtbriefe, welche an einen der gedachten Depositäre oder an einen Landwirtb lauten, haben anf der Rückseite mit einer Bestätigung jener der vorgenannten Körperschaften, in deren Bereicb die Abgabe der Sendungen erfolgte, des Inhaltes verseben zu sein, dass das bezogene Kupfervitriol, resp. Krystall-Azurin ausscbliesslicb nur zur Bekämpfung der Peronospora viticola oder der Peronospora infestans verwendet worden ist. Die Frachtbriefe werden bei Liqnidirnng des Tarifnacblasses babnseitig zurückbebalten. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch anf Vergütung

Die Frachtrückvergütung für Sendungen, welche im directen Verkehre der betbeiligten Bahnen abgefertigt wurden, erfolgt nach Massgabe der Differenz zwiscben den aus dem bezüglicben directen Tarife entfallenden Antheilen und den um 50 Percent ermässigten Frachtsätzen der Localtarife der einzelnen Babnverwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der und im	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2234	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen (für die im Abschnitt A des Localtarifes Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien), Südbahn-Gesellschaft (österr. Netz), Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn	Schwefelkohlenstoff (zur Bekämpfung der Reblaus)	Rücksichtlich der Linien der publicirenden Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut 1. in beliebigen Quantitäten, 2. in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden		ad 1. 50% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe II ad 2. 50% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe A	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Orig.-Frachtbriefe, sowie eines von der k. k. Landwirthschafts-Gesellsch. in Wien ausgestellten Certificates, durch welches bestätigt wird, dass die Schwefelkohlenstoff-Transporte thatsächlich zur Bekämpfung der Reblaus bestimmt waren, bis längstens Ende März 1898	
2235	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Regietransporte der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Marchegg (Station) oder vice versa	Marchegg (Landesgrenze) oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897			0·16 kr.		Im Abrechnungswege		
2236	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Hall, Hallein, Aussee, Ebensee, Triest, Bochnia, Wieliczka, Dobromil und Kaczyka	allen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ferner nach österr. Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, b) „ „ von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg*) c) „ „ „ „ „ „ 10.000 kg*) *) pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Giltigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		ad a) die Frachtsätze der Classe A, ad b) „ „ „ A, ad c) „ „ des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2237	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Kübin Dunapart	Budapest -dunapartiteher-pályaudvár Budapest -fővárosi közraktárak Budapest -Józsefváros Budapest -Lipótváros Budapest -nyugoti-pályaudvár	Verfrachtung von mindestens 500 Tonnen. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 61	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende April 1897 bei der Direction der königl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die Refactie erlischt	
					Budapest S.B. loco Köbánya alsó és felső pályaudvár Köbánya hizlalda Ó-Buda-filatorigát					64				
					Váez					65				
					Pozsony Pozsony fiók pályaudvár					96				
					Györ Komárom-Ujszöny					77				
					Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Simmering Floridsdorf Stadlau					103				
					Wien Lagerhaus Wien Praterquai					105				
					Marchegg					103				
2238	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech aus der Pos M-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Oświęcim	Budapest -dunapartiteher-pályaudvár Budapest -fővárosi közraktárak Budapest -Józsefváros Budapest -Lipótváros Budapest -nyugoti-pályaudvár	Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1897	Tarif für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft I, vom 1. Juli 1894	Heller 314	306 Heller	Heller 8	Im Kartirungswege		
					Budapest -Kelenföld				322		16			
					Budapest Südbahnhof loco Ó-Buda-filatorigát				324		18			
				Dzieditz	Budapest -Kelenföld				306	298 Heller	8			
					Budapest Südbahnhof loco Ó-Buda-filatorigát				308		10			
2239	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Milch als Eilgut	Pohrlitz	Brauowitz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarif	16·4 kr.	10 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2240	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zündhölzchen	Troppau K.F.N.B.	Krakau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	109·6 kr.	106·5 kr.	3·1 kr.	Im Kartirungswege		
2241	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn Nordbahnhof	Bielitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief u. Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897	85 kr.	56 kr.	29 kr.	Im Kartirungswege		
2242	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	kr. 39·7	kr. 38	kr. 1·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				M.-Ostrau	Brünn Nordbahnhof loco			Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897	45·8	41	4·8			
				Friedland K.F.N.B.					46·0	41	5·0			
				Krasna					37·7	36	1·7			
				Frankstadt a. R.					43·0	38	5·0			
				Krakau					74·4	63	11·4			
				Bielitz					60·0	56	4·0			
2243	Südbahn-Gesellschaft		Düngemittel der Position D—15 des Tarifes, Theil I	Spielfeld	Radkersburg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen u. Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	27 h	20 h	7 h	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2244	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Wolle aller Art und Wollabfälle (ausschliesslich Schlackenwolle, Baumwolle und Kammzug) (Ausnahmetarif Nr. 13)	Dresden-Elbquai	Neudek	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5.000 kg 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896	Pfennige 182 169	170 157	12 12	Im Kartirungswege		
				Schönpriesen-Umschlag	Neudek				134 126	122 *) 114	12 12			
				Aussig, Landungsplatz	Neudek				134 126	122 114	12 12			
				Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Neudek				142 133	130 *) 121	12 12			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				sowie vice versa										
2245	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Coaks und Koblenbriquetts	Schwadowitz-Eipel und sämmtlichen in den citirten Verbands-Kohlentarifen enthaltenen Versandtstellen		Anfreebtbaltung der Bedingungen der citirten Kohlentarife	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883; Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894; Niederschles. Koblentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889; Oberschles.-Oesterr. Koblenverkehr über Mittelwalde p. p., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	4·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf Žleh, Wrdy-Bučic, bezw. Močovic als Abgabstation lautend, mit der reclamirenden Firma als Versenderin, consignirt spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1898	
	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen hat die Partei zu besorgen		Seidenberg transito *)	Žleh, Wrdy-Bučic, Močovic										
2246	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Kapselscherben	Friedland i. B. und Raspenau-Liebwerda			Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1897	Localtarif				Im Kartirungswege	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ansmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen	
								Anflassung des fixen Portozuschlages zu den Frachtsätzen der S.N.D.V.B						
			*) Nach dem Auslande											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2247	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide, Mais, Kleie und Gerstenschrot	Wr.-Neustadt transit	Traiskirchen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localgütertarif	16·2 kr. ö. W.	8·2 kr. ö. W. einschliesslich der Auflegegebühr	8·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von ungarischen Stationen mit nach Traiskirchen lautenden Frachtbriefen aufgegeben sein
2248	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Trumau	Pottendorf-Landegg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen Seitens des Versenders, bezw. Empfängers	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Zusammenstoss der betreffenden Localgütertarife	17·0 kr. ö. W.	10·0 kr. ö. W.	7·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
			Zuckerrübenschnitze	Pottendorf-Landegg	Trumau									
2249	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Lajta-Ujfalu	Ober-Waltersdorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Westungarisch-Niederösterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. December 1893	14·5 kr.	13·0 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		
2250	Eisenbahn Wien-Aspang		E i s	Centralfriedhof	W i e n	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verladung, bezw. Versendung von mindestens 10 Wagen von der betreffenden Verladestelle oder Frachtzahlung hiefür. Ein- und Ausladen Seitens des Versenders, bezw. Empfängers innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. März 1897	Localgütertarif	kr. 3·3	kr. 3·0	kr. 0·3	Im Kartirungswege		
				Maria-Lanzendorf km 14·1					4·2	4·0	0·2			
				Biedermannsdorf					4·9	4·5	0·4			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung im Verordnungs-Blatte veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
57	136 vom 26. November 1896	2042	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Szczakowa	In der Rubrik 5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach ist die Bestimmungsstation theils unvollständig, theils unleserlich ausgedruckt. Insoweit dies der Fall ist, ist in der bezeichneten Rubrik „Szczakowa" einzusetzen	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 140. Wien, 5. December 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Der Sammelverkehr und der Entwurf des neuen deutschen Handelsgesetzbuches. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. October 1896, Z. 1909/II, enthaltend Erläuterungen, betreffend die Verfassung der Rechnungsabschlüsse und Vermögensnachweise bei den Verwaltungen jener österreichischen Privat-Eisenbahnen, bei welchen Betriebs-Krankencassen bestehen.

Gelegentlich der alljährlich vorgenommenen Prüfungen der Rechnungsabschlüsse und Vermögensnachweise der Krankencassen der österreichischen Privat-Eisenbahnen wurde die Wahrnehmung gemacht, dass allerdings die Mehrzahl dieser Rechnungsabschlüsse im Sinne der Directiven verfasst ist, welche das k. k. Ministerium des Innern bei Hinausgabe des bezüglichen Formulares aufgestellt hat, dass aber dennoch bei manchen Krankencassen diese Rechnungen nicht vollständig den erwähnten Directiven entsprechend verfasst werden.

Um in Hinkunft die zahlreichen, mitunter geringfügigen, jedoch zur Erzielung der nöthigen Einheitlichkeit unvermeidlichen Richtigstellungen zu vermeiden, findet sich das k. k. Eisenbahnministerium veranlasst, in Gemässheit des § 21 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, die nachstehenden Vorschriften, bezw. Erläuterungen hinauszugeben, deren genaue Einhaltung bei Aufstellung der Rechnungsabschlüsse und Vermögensnachweise für die dortige Krankencasse gewärtigt wird.

1. Bezüglich der Verrechnung der Einnahmen.

Sub Post 3 des eingangs erwähnten Formulares sind unter den „Sonstigen Einnahmen, b) Strafgelder“ nur jene Strafgelder einzustellen, welche im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des Krankencassenstatutes über die Mitglieder verhängt und von denselben eingehoben werden.

Jene Geldstrafen, welche aus dem Dienstverhältnisse der Cassenmitglieder zur Bahngesellschaft resultiren und der Krankencasse entweder auf Grund der gesellschaftlichen Dienstordnung oder nach den dortigen Usancen zugewiesen werden, sind unter lit. c) der Post 3 einzustellen.

In Post 4 der Einnahmen sind auch die am Jahresschlusse aushaftenden Zinsen für Werthpapiere und Sparcassebücher einzustellen, und müssen die sub Verticalcolonne 2 nachzuweisenden aushaftenden Zinsen der Werthpapiere mit den unter Post 3 der Activa des Vermögensnachweises einzustellenden „laufenden Zinsen“ stets übereinstimmen.

Die Werthe der am 1. Jänner des dem Rechnungsjahre folgenden Jahres fällig werdenden Coupons sind in der Rechnung des Gegenstandsjahres zu vereinnahmen, da dieselben die Zinsen bis 31. December des Gegenstandsjahres umfassen.

Die beim Ankaufe von Effecten vergüteten Stückzinsen sind von den sonstigen Zinseneinnahmen in Abzug zu bringen, wogegen die aus dem Verkaufe von Effecten erzielten Zinsen der sonstigen Zinseneinnahme zuzuschlagen sind.

Unter Post 5 der Einnahmen und Post 9 der Ausgaben ist stets nur der per Saldo aus dem gesammten Effectenbesitze resultirende Coursgewinn oder Coursverlust einzutragen, und ist es nicht zulässig, in ein und derselben Jahresrechnung Coursgewinne und dem gegenüber auch Coursverluste auszuweisen. Weiters

wird bemerkt, dass dem Course der einzelnen Werthpapiere per 31. December des Vorjahres, beziehungsweise, wenn es sich um eine Vermehrung der Werthpapiere im Gegenstandsjahre handelt, dem Ankaufscourse der einzelnen Werthpapiere der Geldcours am 31. December des Rechnungsjahres gegenüber zu stellen ist. Als Coursverluste, resp. Coursgewinne sind auch die sich ergebenden Verluste oder Gewinne bei Verlosungen von Werthpapieren einzustellen. Dagegen käme ein auf ein pupillarsicheres Lospapier entfallender Gewinn unter Post 3 der Einnahmen, lit. c) einzustellen.

2. Bezüglich der Verrechnung der Ausgaben.

Die Refundirungen der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt und anderer Unfallversicherungsanstalten, ferner die Ersätze der Bahnverwaltung oder von Mitgliedern der Krankencassen sind nicht unter die Einnahmen einzustellen, sondern je nach ihrer Provenienz von den Ausgaben für Krankengelder, ärztliche Behandlung, Medicamente, Spitalskosten u. s. w. in Abzug zu bringen.

Die bisherigen Vorschriften, wonach diese Ausgaben, soweit thunlich, getrennt für die Cassenmitglieder und für die Familienangehörigen derselben nachzuweisen sind, bleiben aufrecht.

In Post 7 der Ausgaben, „Verwaltungskosten", sind die bezahlten Lohnentgänge an die gewählten Mitglieder des Ausschusses, eventuell Reisespesen an Functionäre und die Kosten für jene Drucksorten einzustellen, welche nicht gemäss § 47, Punkt 3 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, als die Cassen- und Rechnungsführung betreffend, dem Betriebsunternehmen zur Last fallen — sofern diese Kosten nach der dortseits bestehenden Gepflogenheit nicht freiwillig Seitens der Gesellschaft getragen werden.

Dagegen sind die eventuell an Vertrauensmänner oder sonstige Delegirte des Ausschusses bezahlten Kosten für Controlvisiten bei Erkrankten nicht als Verwaltungskosten, sondern unter Post 2 der Ausgaben, „Kosten der Aerzte und Krankencontrole", zu verrechnen.

Sollten bereits Anschaffungen von Inventargegenständen erfolgt sein oder sollten derartige Anschaffungen von Seite des Ausschusses der Krankencasse in Hinkunft, soweit dies statutarisch zulässig ist, in Aussicht genommen werden, so sind derartige Inventarien in dem Vermögensnachweise sub Post 7 der Activa speciell anzuführen, und müssen die jährlich vorzunehmenden Abschreibungen unter Post 8 der Ausgaben im Rechnungsabschlusse durchgeführt werden.

Die auf Grund der Krankencassestatuten eventuell bezahlten Baargeldunterstützungen sind gleichfalls unter Post 8 der Ausgaben zu verrechnen. Unter demselben Ausgabstitel sind die beim Ankaufe oder Verkaufe von Effecten entfallenden Provisionen und sonstige Spesen beim Incasso von Coupons und verlosten Werthpapieren einzustellen.

Weiters wird noch darauf hingewiesen, dass bei einzelnen kleineren Krankencassen die Vermögensbestände in Sparcasseeinlagen fundirt sind, wogegen, soweit eine angemesene Verzinsung derselben erzielt wird, keine Einwendung zu erheben kommt.

In solchen Fällen jedoch, wo der gesammte Vermögensbestand in Folge dieser Fructificirung blos eine zwei- bis dreipercentige Verzinsung erfährt, ist es im finanziellen Interesse der betreffenden Krankencasse allerdings empfehlenswerther, die Vermögensbestände in pupillarsicheren Werthpapieren anzulegen, welche fast durchwegs eine höhere Verzinsung bei voraussichtlich stetig steigenden Courswerthen gewähren.

Hiebei wird bemerkt, dass die in den Statuten aller Krankencassen der österreichischen Privatbahnen vorgesehene Verzinsung nach dem jeweiligen Zinsfusse der k. k. Postsparcasse im Checkverkehre ausdrücklich dahin präcisirt ist, dass diese Verzinsung nur für jene vereinnahmten Beträge zu erfolgen hat, welche zu den laufenden Ausgaben nicht erforderlich sind und nur bis zu deren anderweitigen Fructificirung, daher für die Anlage der aus den Jahresüberschüssen angesammelten Vermögensbestände in einer dem letzten Alinea des § 27 des Krankenversicherungsgesetzes entsprechenden Weise vorzusorgen ist.

Die im Sinne der vorstehenden Erläuterungen abzufassenden Rechnungsabschlüsse und Vermögensnachweise der dortigen Krankencasse sind alljährlich bis spätestens Ende Mai in duplo, und zwar in Gemässheit des h. o. Erlasses vom 5. September d. J., Z. 1069/II, an das Eisenbahnministerium in Vorlage zu bringen.

Der Ausschuss der dortigen Krankencasse ist von diesem Erlasse in entsprechender Weise zu verständigen.

Wien, am 27. October 1896.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Wrba m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Böhm.-Leipa zur Station Böhm.-Kamnitz mit einer Abzweigung von Meistersdorf über Ulrichsthal nach der Station Steinschönau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Friedrich Bredschneider, Bürgermeister in Böhm.-Leipa, im Vereine mit dem Dr. Julius Patzowsky, Advocaten in Böhm.-Leipa, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Böhm.-Leipa der k. k. priv. Böhm. Nordbahn über Oberliebisch, Wolfersdorf, Meistersdorf und Gersdorf zur Station Böhm.-Kamnitz der k. k. priv. Böhm. Nordbahn mit einer Abzweigung von Meistersdorf über Ulrichsthal—Parchen—Oberpreschkau zur Station Steinschönau der genannten Bahnunternehmung im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 17. November 1896. Z. 13.598/I.

Der Sammelverkehr und der Entwurf des neuen deutschen Handelsgesetzbuches.*)

Unter dieser Ueberschrift bringt die „Speditions- und Schiffahrts-Zeitung“ Nr. 37 vom 11. September d. J. einen Artikel, der sich mit dem Enwurfe des neuen deutschen Handelsgesetzbuches, soweit er auf die Spedition Bezug hat, befasst. Der Artikel wendet sich gegen die zustimmenden Aeusserungen verschiedener Blätter zu der beabsichtigten Streichung des Art. 383 des Handelsgesetzbuches,**) nach welchem „ein Spediteur, welcher die Versendung durch Frachtführer oder Schiffer, jedoch mittelst von ihm für eigene Rechnung gemietheter Transportmittel besorgt, die gewöhnliche Fracht nebst der Provision und den sonstigen Kosten berechnen kann“.

In den Motiven zu der Vorlage wird, wie das oben genannte Fachblatt mittheilt, die Aenderung im Gesetzentwurf damit begründet, dass der gegenwärtige Art. 383 hauptsächlich den Fall der Sammelladungen im Auge habe, zu denen der Spediteur die ihm von verschiedenen Auftraggebern zugegangenen Güter vereinigt, um sie so zu günstigeren Bedingungen zu versenden, als es bei der Beförderung der einzelnen Güter möglich wäre. Es liege jedoch keine Veranlassung vor, in grösserem Umfange eine Ausnahme von der Regel zuzulassen, wonach der Spediteur in Ermanglung anderer Vereinbarung nur die mit dem Frachtführer bedungene Fracht berechnen dürfe, und namentlich erscheine es ungerechtfertigt, die Vortheile, welche sich im Eisenbahn-Frachtverkehr aus dem billigeren Wagenladungstarif für Sammelladungen gegenüber dem Stückguttarif ergeben, ausschliesslich dem Spediteur zuzuwenden.

Die für die Streichung des Art. 383 eintretenden Pressstimmen machen dazu noch geltend, dass die Industrie ein berechtigtes Interesse an der Annahme der neuen Regelung habe, denn der ganze Vortheil aus dem Sammelladungsverkehre, das ist die Differenz zwischen der Wagenladungsfracht und der auf die Einzelgüter der Sammelladung entfallenden Stückgutfracht, fliesse ausschliesslich in die Tasche des Spediteurs. Der zur Ausführung des Transportes einer Sammelladung dem Spediteur von der Eisenbahn überlassene Wagen sei nicht als ein „für eigene Rechnung gemiethetes Transportmittel“ zu betrachten, und es werde deshalb auch bei der Ueberweisung eines Eisenbahnwagens zur Befrachtung mit der Sammelladung und der Uebergabe des Frachtbriefes an die Transportverwaltung mit dieser ein Transportvertrag und nicht ein Miethvertrag abgeschlossen. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass der Sammelladungsverkehr zum ausschliesslichen Vortheile des Spediteurs dem Grundgedanken nicht entspreche, aus dem der Reformtarif vom Jahre 1878 entstanden sei; man habe sich damals von dem Gedanken leiten lassen, dass die Bildung von Sammelladungen, welche die Eisenbahn von dem ihr nach mancher Richtung hin nicht erwünschten Stückgutverkehr befreie, den Absendern zugute kommen und damit ein Ausgleich für den Mangel einer billigeren zweiten Stückgutclasse geschaffen werden solle. Dies sei aber nicht eingetroffen, vielmehr habe der Spediteur den Sammelladungstarif lediglich zu seinen Gunsten ausgebeutet.

Die Erledigung der Angelegenheit wird nicht ohne Nachwirkung auf die ähnlichen Verhältnisse in anderen Staaten sein, und es mag dieser Umstand die Aufnahme einiger Betrachtungen auch in der gegenwärtigen Zeitschrift rechtfertigen.

Vom Standpunkte des Gesetzgebers kann es wünschenswerth erscheinen, eine Ausnahme von der für die Spedition geltenden Rechtsnorm — und eine solche bildet die Vorschrift im Art. 383 — zu beseitigen. Allein es erscheint in erster Linie fraglich, ob diese Beseitigung so hohen Werth hat, dass darüber Nachtheile ausser Betracht bleiben können, die dem Güterverkehre in anderer Richtung daraus erwachsen können, denn die Vorschrift des Artikels bezieht sich auch auf den Transport zu Wasser, und bei diesem kommen andere Factoren in Betracht, als beim Eisenbahntransport. Der Art. 383 sagt übrigens, der Spediteur kann bei der Inmiethenahme von Transportmitteln für eigene Rechnung die gewöhnliche Fracht etc. berechnen. Damit ist aber weder gesagt, noch bewiesen, dass er die letztere Fracht seinem Auftraggeber auch in Rechnung stellt; dies wird überhaupt nur selten vorkommen. Im kaufmännischen Verkehre werden Vortheile und Nachtheile mit so viel Aufmerksamkeit gegen einander abgewogen, dass es dem Spediteur nicht gut möglich ist, für ein in Sammelladung befördertes Collo, für das ja gerade des Sammelns wegen eine längere Lieferfrist in Anspruch genommen werden muss, die tarifmässige Fracht für Stückgut dem Auftraggeber in Anrechnung zu bringen. Gegen den längeren Transport tauscht der letztere den Vortheil der billigeren Fracht ein, die — und dies ist mit Recht hervorgehoben worden — gar häufig die einzige Stütze ist, mit der die Concurrenz von dem minder Capitalkräftigen gegen den Grossindustriellen aufgenommen werden kann.

Wie bekannt, findet der Sammeldienst der Spediteure zu ganz bestimmten, im voraus festgesetzten Sätzen, das ist Uebernahmen, statt; diese stellen allerdings nicht den ratirlichen Antheil an der Wagenladungsfracht dar, sie können ihn auch nicht darstellen, weil, abgesehen von den durch die Sammlung selbst entstehenden besonderen Kosten, die Berechnung der Taxe nach dem voraussichtlich durchschnittlichen Ladegewicht eines Sammelwagens erfolgen muss. Dass bei dieser Berechnung meist bis zu den Grenzen des Möglichen gegangen wird, dafür bürgt, abgesehen vom Interesse des Spediteurs, durch thunlichst niedrige Sätze seinen Sammeldienst zur höchsten Entwicklung zu bringen, der Eifer der Concurrenten, das gleiche Ziel zu erreichen.

Wenn nun aber die Beförderung in Sammelladung in der grossen Mehrzahl der Fälle zu bestimmten, den Auftraggebern bekannten Uebernahmesätzen erfolgt, in allen diesen Fällen also die Bestimmung des heutigen Art. 384 platzgreift, wonach eine vorherige Einigung über die Transportkosten gestattet ist, so wird der Werth der Streichung des Art. 383 und der Nachtheil, den diese Streichung für den Spediteur im Gefolge haben kann, nicht unbedeutend herabgemindert.

Der Spediteur wird nur dann zur Berechnung der ratirlichen Wagenladungsfracht verpflichtet sein, wenn er ohne Ermächtigung des Auftraggebers das Gut in Sammelladung befördert. Eine Ermächtigung wird er jedoch schon dann annehmen, wenn der Auftraggeber die ihm vom Spediteur übermittelten Uebernahmesätze für Sammelgüter entgegengenommen und unwidersprochen gelassen

*) Aus der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 11 ex 1896.

**) Dieser Art. 383 stimmt wörtlich überein mit dem Artikel 383 des österreichischen Handelsgesetzbuches.

und bei Ueberweisung des Gutes eine Beförderungsinstruction nicht gegeben hat.

Freilich haftet der Spediteur bei Ausführung des ihm ertheilten Auftrages zu Uebernahmesätzen in erhöhtem Masse, er haftet für Zwischenspediteure und Frachtführer; aber ist seine Haftung beim Transporte einer Sammelladung nicht schon dadurch eine höhere, dass die Eisenbahn nur für Gestellung des Wagens am Bestimmungsorte mit unverletztem Plombenverschlusse bürgt? Hat diese erhöhte Verantwortlichkeit, bei gleichzeitig billigerer Fracht, als es bei directer Aufgabe des Gutes durch den Absender der Fall wäre, nicht Anspruch auf eine Gegenleistung Seitens desjenigen, dem der Vortheil der Sammelladungsfracht zu statten kommt? Und wie könnte diese Vergütung, gleich der für die übrigen nicht einzeln ausscheidbaren Kosten des Sammeldienstes, geeigneter zum Ausdruck kommen, als durch die Uebernahme, bei der neben dem ratirlichen Frachtantheil alle Leistungen des Spediteurs durch einen angemessenen Zuschlag Deckung finden? Wenn aber nach dieser Sachlage, die der Wirklichkeit des praktischen Lebens entspricht, von einer Ausbeutung der Auftraggeber durch die Spediteure beim Sammelverkehr nicht wohl die Rede sein kann, wird dann die Aufhebung der Vorschrift des Art. 383 eine wesentliche Aenderung der bisherigen Sachlage herbeiführen? Der Sammelverkehr wird dadurch schwerlich aus der Welt geschafft werden, denn er hat sich im Geschäftsleben eingebürgert und er wird bestehen bleiben, so lange der Wagenladungsverkehr gegenüber dem Transporte von Einzelgütern die Vergünstigungen geniessen wird, die ihm das herrschende Tarifsystem gewährt hat.

Der Sammelverkehr wird sich entweder wie bisher mit festen Uebernahmen helfen oder er wird, und dies wäre eine Verschlechterung des gegenwärtigen Systems, in den Bestrebungen nach höchstmöglicher Ausnützung des Wagenraumes und des Ladegewichtes mit entsprechender Verbilligung des Uebernahmesatzes erlahmen und sich darauf verlassen, die Festsetzung der Frachtquoten auf einer Grundlage vornehmen zu können, die ganz dazu angethan ist, jede beabsichtigte Controle illusorisch zu machen.

Oder auch der Spediteur berechnet die tarifmässige Frachtquote und Auslagen (nach der Vorlage des gegenwärtigen Art. 381) und erholt sich für seine durch die Sammlung erwachsenen Kosten durch einen Zuschlag, der sich ebenfalls der Controle entzieht. Damit entfiele aber für den Auftraggeber des Spediteurs die Möglichkeit, mit festen Sätzen im voraus rechnen zu können, eine Möglichkeit, die unbestritten für den Mandanten von grosser Wichtigkeit ist.

Wie die vorausgehenden Beispiele zeigen, wird die Streichung des Art. 383 dem Spediteur weder ausserordentliche Vortheile nehmen, noch besondere Nachtheile zufügen; aber es könnte damit die Spedition behufs Aufrechterhaltung des Sammelverkehres auf Wege verwiesen werden, deren Begehung uns das Interesse der Auftraggeber weniger zu fördern scheint, als die bisher betretenen; vielleicht kann eine gesetzliche Regelung des Sammelverkehres den Ansprüchen der Interessenten gerecht werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauconsensertheilung für einen Anbau an das Wächterhaus Nr. 219.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für einen Anbau an das Wächterhaus Nr. 219 in der Station Gross-Wossek im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8385/IV.]

— (Vermehrung der Geleise und Einlegung von zwei Drehscheiben in die Geleiseanlagen der Tetschner Lagerhaus-Gesellschaft.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung von zwei Quergeleisen und die Einlegung von zwei Drehscheiben in der Geleiseanlage der Tetschner Lagerhaus-Gesellschaft in Tetschen ertheilt. [E.-M.-Z. 8660/IV.]

— (Herstellung von Räderabstellgeleisen im Werkstättenhofe Nimburg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung von Räderabstellgeleisen im Werkstättenhofe der Station Nimburg ertheilt. [E.-M.-Z. 6782 IV.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Abschrankung des Perrons bei dem Aufnahmsgebäude in Arnau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für Abschrankung des Perrons bei dem Aufnahmsgebäude in der Station Arnau der Linie Chlumetz—Parschnitz ertheilt. [E.-M.-Z. 7681/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung einer Unterkunftshütte für Arbeiter in der Station Königshan.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Herstellung einer Unterkunftshütte für Arbeiter in der Station Königshan der Linie Josefstadt-Jaromeř—Liebau der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7919/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Umstellung eines Nebengebäudes in Morchenstern.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Umstellung eines Nebengebäudes in der Station Morchenstern zur Unterbringung von Arbeitern und als Lampistenkammer der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7281 IV.]

Kremsthalbahn. (Herstellung einer Holzkohlenhütte in der Station Klaus-Steyrling.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Holzkohlenhütte in der Station Klaus-Steyrling durch die fürstlich Schaumburg-Lippe'sche Herrschaftsverwaltung in Steyrling ertheilt. [E.-M.-Z. 8001/IV.]

Wiener Localbahnen. (Linie Wien—Wr.-Neudorf: Herstellung eines Ablenkstutzens in km 3·124: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung eines Ablenkstutzens in km 3·124 der Linie Wien—Wr.-Neudorf für den 7. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Hans Hruschka bestimmt. [E.-M.-Z. 8737/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem kaiserlich ottomanischen Consul Paul Schwinner die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Ruma (Comitat Szerem [Syrmien] in Slavonien) der Linien India—Mitrovicza—Ruma—Vinkovce und Ruma—Vrdnik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Jarak und die Gemarkung der Gemeinde Hrtkovici bis Klenak (Comitat Mitrovicza) und von dort bis zum Ufer der Save führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Felsö-Galla—Kisbér. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des donaurechtsuferseitigen Gebietes des Comitates Komárom (Komorn) haben den Ausbau einer von der Station Felsö-Galla der Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. ausgehenden, bis zur Station Kisbér der Südbahnlinie Uj-Szöny—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) führenden normalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41, Vorconcession Post 3) beschlossen. Durch diese in transversaler Richtung führende Linie wird, nach Ausbau der projectirten Linie Kisbér—Pápa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1895, Vorconcession Post 4), im Anschlusse an die Theilstrecke Pápa—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring von dort aus via Kis-Czell—Pápa, von Pápa via Kis-Czell—Pápa—Kisbér—Felsö-Galla eine Parallellinie zur Hauptbahn Bruck a. d. L.—Budapest geschaffen werden, deren kilometrische Länge wesentlich geringer ist als die der beiden Routen Kis-Czell—Györ—Budapest und Kis-Czell—Székesfehérvár—Budapest.

Projectirte Localbahn Ungvár — Szobrancz — Nagy-Mihály. (Finanzirung.) Eine schon seit Langem projectirte Localbahn, die Linie Ungvár—Szobrancz—Nagy-Mihály, welche die Linien Sátorálja-Ujhely—Nagy-Mihály—Mezö-Laborcz (—Stanislau) und Csap—Unvár—Nagy-Berezna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit Durchschneidung des Comitates Ung in transversaler Richtung durchschneiden wird, hat Aussicht, nunmehr ausgebaut zu werden, nachdem es den Interessenten, wie aus Budapest berichtet wird, gelungen ist, die Finanzirung derselben unter der Aegide der Ungarischen Handelsbank durchzuführen. Die genannte Linie wird durch die projectirte Linie Nagy-Mihály—Eperjes von Nagy-Mihály aus Anschluss an die Linie Kassa (Kaschau)—Abos—Eperjes—Orló (Neu-Sandec—Tarnow), eventuell in der Station Kapi nächst Eperjes an die Linie Eperjes—Kapi—Bártfa (Bartfeld [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1895, Vorconcession Post 1]) finden. Die Gesammtlinie Ungvár—Nagy-Mihály—Eperjes wird die drei nördlichen Comitate Ung, Zemplén und Sáros gegenseitig verbinden und insbesondere für die Ausbeutung der dortigen Waldbestände und Sägewerke von Bedeutung sein.

Localbahn Nagy-Halmágy—Brád. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in baulicher Vollendung begriffenen Localbahn Nagy-Halmágy—Brád angeordnet. Die in Ergänzung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen (vergl. Nachtrag zur Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 73), 29·6 km lange, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 von diesen als normalspurige Localbahn erbaute und in eigener Regie als solche zu betreibende Linie ist eine Fortsetzung der als Sackbahn endigenden gesellschaftlichen Transversallinie Arad—Nagy-Halmágy.

Projectirte Localbahn Jablonic-Brezova. (Politisch-administrative Begehung.) Am 11. November fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Dr. Andreas Bartos die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Jablonic-Brezova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1895, Vorconcession Post 2) statt. Die projectirte Linie wird von der zukünftigen Station Jablonic der in nordwestlicher Richtung projectirten Localbahn Nagy-Szombat (Tyrnau) — Jablonic — Holics — österr.-ungarische Landesgrenze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13 ex 1895) gegen Norden abzweigen und über Hradist bis Brezova, eventuell bis Miava (Comitat Trencsén) und von dort bis zur österr.-ungarischen Landesgrenze führen.

Localbahn Hegyes-Feketehegy—Gajdobra—Palánka. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 13. November fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Dr. Aladár Návay und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Hegyes-Feketehegy — Gajdobra — Palánka (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 19) statt. Die genannte Bahn verbindet von der Station Hegyes-Feketehegy aus die Hauptlinie Budapest—Hegyes-Feketehegy—Ujvidék (Neusatz)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in der Station Gajdobra mit der Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék des Staatsbetriebes und diese mit der Donau mit der Dampfschiffahrtsstation Palánka (Ó-Palánka), in radialer Richtung das Comitat Bács-Bodrogh durchschneidend.

Als Stationen wurden hergestellt:

1. die entsprechend erweiterte und eingerichtete Ausgangsstation Hegyes-Feketehegy der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad;
2. Teleska, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr (auf offener Strecke);
2. Kula, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
4. Béla-Puszta, Haltestelle für Personen- und Gepäcksverkehr (auf offener Strecke);
5. Torsa, Station für den Gesammtverkehr;
6. Despet-Szent-Iván, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
7. Szilbas-Gajdobra, Station für den Gesammtverkehr;
8. Palánka, Endstation für den Gesammtverkehr, Wasserstation und Donau-Umschlagplatz.

Localbahn Tisza-Polgár—Királytelek (—Nyiregyháza). (Stationen.) Im Bereiche der am 30. November technisch-polizeilich begangenen und dem Verkehre übergebenen Localbahn Tisza-Polgár—Büd-Szent-Mihály—Királytelek (—Nyiregyháza [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135]) wurden nebst der Anschlussstation Tisza-Polgár der bis dahin Sackbahn gewesenen Linie Ohát—Tisza-Polgár als Stationen für den Gesammtverkehr: Tisza-Dob, Tisza-Dada und Tisza-Lök; als Verladestationen für den Verkehr von Personen, Gepäck, Eilgütern und Frachten in Wagenladungen: Kisfás und Földház, schliesslich als Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr: Tikos, Rázom, Hojnalos, Tisza-Eszlár und Bashalom eröffnet, und zwar mit Péagebetrieb auf der Theilstrecke Királytelek—Nyiregyháza. Die von der Station Tisza-Lök abzweigende Flügelbahn —Büd-Szent-Mihály, deren Bau noch nicht vollendet ist, wird zu einem späteren Zeitpunkte eröffnet werden. Durch diese wird die als Sackbahn endigende Localbahn Debreczen — Hajdu-Nánás — Büd-Szent-Mihály mit obengenannter Hauptlinie verbunden werden.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes auf der Linie zum „Népliget" [Volksgarten].) Am 12. November fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats- und Comitatsbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der „Népliget"-Linie der Stadtbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 und 41) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der elektrisch betriebenen Linie als entsprechend befand, wurde die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes ertheilt.

— (Ministerielle Genehmigung der projectirten Erhöhung des Actiencapitals.) Die Budapester elektrische Stadtbahn-Actiengesellschaft plant neben der inneren Entwicklung ihres Netzes auch die Erbauung neuer Linien. Zu diesem Zwecke, namentlich zur Erbauung der Donauufer-Linie, welche der Handelsminister bereits concessionirt hat, hat die Gesellschaft um die Bewilligung der Capitalserhöhung angesucht. Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister gestattet, dass die Gesellschaft ihr Capital um eine Million Gulden erhöhe und Nominale eine Million Gulden vierpercentiger Prioritätsobligationen emittire.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Abschliessungsvorrichtung der Plattform elektrisch betriebener Waggons.) Zufolge oberbehördlicher Anordnung sind die Plattformen der auf den elektrisch betriebenen Linien eingeführten neuartigen Waggons weder mit aus- und einhebbaren, noch in Charniren hängenden Gitterthüren, sondern mit Kugelkettenverschlüssen auszurüsten, welche mindestens gleiche Sicherheit bieten wie Thüren, viel bequemer zu handhaben sind und jede Gefahr für Passanten ausschliessen, der diese dann ausgesetzt sind, wenn erstere bei der Anfahrt nicht gehörig geschlossen werden oder sich während der Fahrt öffnen sollten.

Schmalspurige Montanbahn von Dorogh bis zu den Drasche'schen Grubenwerken im Dorogher Kohlenbergbau-Reviere. (Eröffnung des Betriebes.) Die von der Direction der Localbahn Esztergom (Gran)—Dorogh—Alnás-füzitö erbaute schmalspurige Montanbahn, welche die Drasche'schen Kohlenwerke der dortigen Bergbaureviere mit obgenannter verbindet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60), wurde vor Kurzem dem Verkehre übergeben. Die Schaffung dieses Anschlusses ist von Bedeutung für die Approvisionirung Budapests mit Kohle aus dem Grauer Gebirge, deren Transport nun am kürzesten Wege via Dorogh—Esztergom—Tokod—Budapest erfolgt.

Schiffahrt.

Fiumaner Seehandel. (Verkehr in den drei ersten Quartalen des Jahres 1896.) Der gesammte Seehandelsverkehr des Fiumaner Hafens innerhalb der drei ersten Quartale (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116) betrug, den officiellen statistischen Ausweisen des königl. ungar. Handelsministeriums zufolge, folgende Quantitäten:

Einfuhr 3,154.917 Mctr., Ausfuhr 3,925.551 Mctr., zusammen 7,080.468 Mctr., lieferte somit ein recht befriedigendes Resultat. Die Bewegung in den einzelnen, hauptsächlich in Betracht fallenden Artikeln war, und zwar in Metercentnern: a) bei der Einfuhr: Kaffee 16.088, Südfrüchte 62.607, Tabak 25.145, Reis 412.017, Gemüse und Zwiebeln 38.096, Getreide 12.890, Häute und Felle 11.058, Oele, vegetabilische 16.771, Wein 446.880, Holz aller Art 95.495, Steinkohle 556.284, Metalle 12.943, Phosphate 40.900, Cement 24.726, Mineralien 80.280, Vallonea und sonstige Gerbstoffe 18.190, Harze und Gummen 25.170, Mineralöl 243.995, Baumwolle, rohe, 18.344, Jute, rohe 158.960, Roheisen 153.737, Schwefel 10.320; b) bei der Ausfuhr: Zucker 333.168, Weizen 63.245, Gerste 103.195, Mais 175.230, Fisolen 34.180, Reis 11.600, Mehl 703.095, Sprit 14.746, Wein 11.940, Mineralwässer 29.415, Nutz-, Werk- und Bauholz 200.585, Tanninextract 103.157, Mineralöl 11.100, Papier 8746, Stärke 8790, Eisen- und Metallwaaren 17.900, Schwefel 5138, Möbel 6090, Kleie 14.900.

Der Verkehr mit den einzelnen Ländergebieten vertheilte sich wie folgt: Es kamen ein zur See: aus Oesterreich 540.796, Italien 797.211, England 690.000, Hinterindien 287.675, Russland 243.552, Vorderindien 178.554, Chili 85.550, Japan 44.120, Algier 42.960, Aegypten 39.100, Türkei 43.427, Griechenland 24.650 Mctr.

Abgegangen sind per mare: nach Frankreich 1,209.640, Italien 698.330, England 612.386, Nordamerika 216.950, Holland 171.660, Belgien 108.630, Brasilien 65.290, Türkei 64.980, Algier 57.980, Spanien 41.335, Portugal 11.514, Gibraltar und Malta 25.170, Griechenland 17.300, Aegypten 9250, Tunis und Tripolis 6570 Mctr.

Der Landverkehr betrug innerhalb der neunmonatlichen Periode: bei der Zufuhr nach Fiume 4,507.464 Mctr. (wovon 3,529.180 Mctr. aus Ungarn, 712.874 Mctr. aus Oesterreich); bei der Abfuhr aus Fiume 1,875.080 Mctr. (wovon 609.472 Mctr. nach Ungarn, 32.756 Mctr. nach Oesterreich).

Schleppschiffahrt auf dem Neckar. (Ergebnisse im Jahre 1895.) Dem Jahresberichte der Actiengesellschaft Schleppschiffahrt auf dem Neckar pro 1895 ist Nachstehendes zu entnehmen: Mit dem Jahresschlusse 1894 musste die Neckarschiffahrt eingestellt werden. Die Wiedereröffnung derselben wurde durch einen aussergewöhnlich lange anhaltenden Frost hinausgeschoben. Mitte März trat zwar milde Witterung ein, der Schiffahrtsbetrieb konnte jedoch wegen Hochwassers noch nicht aufgenommen werden. Endlich am 1. April sank der Wasserstand unter 2·50 m Heilbronner Pegels, die obere Grenze des schiffbaren Wasserstandes, und es entwickelte sich rasch ein lebhafter Verkehr. Die Hoffnung, den Ausfall wettzumachen, welchen das erste Jahresviertel verschuldet hatte, musste im Laufe des Sommers sinken und ganz aufgegeben werden, nachdem der Regen ausblieb, das Wasser mehr und mehr abnahm und zuletzt im September einen solch niedrigen Stand erreichte, dass die Schiffahrt bis in die dritte Woche des Octobers hinein still liegen musste. Als sich endlich Regen einstellte und der Neckar wieder stieg, behielten wir bis ins neue Jahr ein gutes Fahrwasser. Im Jahre 1895 wurden wieder 10 km abgenützte Kette gegen neue ausgetauscht. Es liegen nun 85·3 km neue Kette im Neckar; der Rest der alten beträgt noch 28·4 km. Es standen im Jahre 1895 2555 Arbeitstage zu Gebote; von diesen waren 1502 oder 58·8 pCt. nutzbar zu machen. Die Zahl der directen Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 385 (520 in 1894); ausserdem wurden 32 Localzüge (22 in 1894) und 6 Züge nach Lauffen (3 in 1894) befördert. Die 7 Kettendampfer legten zusammen 44.649 Bergkilometer zurück, und zwar mit 2611 leeren und 1729 beladenen Fahrzeugen (gegen 2838 leere und 2616 beladene in 1894). Die Anzahl der im verflossenen Jahre in 4340 Touren auf dem Neckar geschleppten Fahrzeuge betrug 305, welchen zusammengenommen einen Laderaum von 38.320 t darstellten. Zu Ende 1894 betrug die Gesammtzahl der den Neckar befahrenden Frachtschiffe 322 mit 27.580 t Gesammtladeraum. Bis Ende 1895 hat sich demnach die Schiffszahl um 17 vermindert, weil alte kleinere Schiffe unbrauchbar wurden, der Gesammtladeraum aber um 10.710 t, d. i. um 38·9 pCt. vermehrt. Das grösste beförderte Fahrzeug hatte eine Ladungsfähigkeit von 365 t. Die 4340 leeren und beladenen Fahrzeuge legten 277.761 Bergkilometer zurück oder per Fahrzeug 64 km, gegen 70·6 km in 1894. Die 1729 beladenen Fahrzeuge enthielten 109.836 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 63·5 t, gegen 55·9 t in 1894. Sämmtliche geladene Fahrzeuge hatten einen Gesammtladeraum von 190.130 t; die Schiffe fuhren daher mit einer Durchschnittsladung von 57·8 pCt., gegen 51·7 pCt. in 1894. Die Gesammtleistung des Jahres 1895 in Bezug auf die Beförderung von Ladung beträgt 11,222.713 Tonnenkilometer, gegen 15,285.102 in 1894. Der Kohlenverbrauch der 7 Kettendampfer belief sich auf 289·9 t, der Verbrauch per Kilometer, zu Berg und zu Thal zurückgelegt, betrug 64·9 kg, gegen 64 kg in 1894. Der Preis pro 100 kg Steinkohlen stellte sich durchschnittlich auf 130 Pfg., gegen 134 in 1894. An den gesellschaftlichen Krahnen gelangten für die kgl. Eisenbahn-Direction zur Ausladung 18.458 t Kohlen, gegen 20.788 t in 1894. Der Pächter der gesellschaftlichen Schiffswerfte Neckarsulm erbaute im verflossenen Jahre ein eisernes Frachtschiff von 43 m Länge, 6·70 m Breite, 1·27 m Höhe, ein eisernes Frachtschiff von 43 m Länge, 6 m Breite, 1·15 m Höhe, eine eiserne Fahrnähe von 18 m Länge, 5·40 m Breite, 1·15 m Höhe, eine eiserne Fahrnähe von 13 m Länge, 3·50 m Breite, 0·90 m Höhe, ferner eine Anzahl Dampfkessel verschiedener Grössen bis zu 50 m² Heizfläche etc. Das finanzielle Ergebniss betreffend, so betrug der Bruttogewinn 102.709·63 Mk., die statutenmässigen Abschreibungen 72.027·83 Mark, der Reingewinn 30.681·80 Mk. Hievon ab die gesetzlich vorgeschriebene Zuweisung von 5 pCt. an den Reservefonds 1534·09 Mk., ergibt 29.555·21 Mk. zur Verfügung der Actionäre. Zu einer fünfpercentigen Verzinsung des eingezahlten Actiencapitals von 1,200.000 Mk. sind 60.000 Mk. erforderlich. Die Gesellschaft empfing laut Statuten von der kgl. Staatsregierung zur Bezahlung einer Dividende von 5 pCt. pro 1895 den Mindertrag von 30.631·79 Mk.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXLIV. Stückes.) Das am 30 November herausgegebene CCXLIV. Stück enthält unter

Nr. 2716: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 11. November 1896, Z. 146.737/I, betreffend Absperrung eines Theiles des Bezirkes Dervent gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenvieh.

Nr. 2717: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 12. November 1896, Z. 147.646/I, betreffend theilweise Aufhebung der über den Bezirk Visoko verhängten Viehverkehrsbeschränkungen.

Nr. 2718: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina an die Kreisbehörde in Banjaluka vom 10. November 1896, Z. 146.607/I, betreffend Aufhebung der wegen Schweinepest über den Bezirk Tešanj verhängten Sperre.

Nr. 2719: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 26. November 1896, Z. 13.955, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

Nr. 2720: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. November 1896, Z. 191.403, betreffend Einstellung des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren entlang des Gebietes der sächsischen Amtshauptmannschaft Oelsnitz.

— (Inhalt des CCXLV. Stückes.) Das am 1. December herausgegebene CCXLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2721: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2722: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. November 1896, Z. 23.301, betreffend Beschränkung in der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 2723: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 16. November 1896, Z. 149.842/I, betreffend Aufhebung der über den Bezirk Prozor aus Anlass der Maul- und Klauenseuche verhängten Sperre.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines neuen Frachtsatzes des Ausnahmetarifes 10.

Der im Binnen-Gütertarife für die normalspurigen Linien bestehende Ausnahmetarif 10 (Eisenerze u. s. w.) wird mit Giltigkeit vom 10. December 1896 durch folgenden Frachtsatz ergänzt:

Nach Zwickau von Reuth 0·19 Mk. für 100 kg.

Dresden, am 27. November 1896. [891]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages XI zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Der vorbezeichnete, im Verordnungs-Blatt Nr. 136 vom 26. November 1896 publicirte Tarifnachtrag enthält nebst den Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die Theilstrecken Rakonitz—Pladen—Luditz und Protiwitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau auch Bestimmungen für den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die demnächst ebenfalls zur Eröffnung gelangende Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal, giltig vom Tage der Betriebseröffnung derselben.

Wien, am 3. December 1896. [892]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Fonyód-Fürdötelep in die Tarife Theil II, Heft B, und Theil III, Heft Nr. 2.

Mit Giltigkeit vom 15. December 1896 wird die Station Fonyód-Fürdötelep der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

1. mit den um 24 km erhöhten Entfernungen der Station Balaton-Szt. György in den Tarif Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1894 und
2. mit den für die Station Boglár bestehenden Frachtsätzen und Einlagerungsbestimmungen in den Tarif Theil III, Heft Nr. 2, vom 1. August 1894

einbezogen.

Wien, am 3. December 1896. [893]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Einführung eines Tarifes.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt ein Tarif-Theil II für Gütersendungen im Verkehre zwischen russisch-österreichischen Grenzstationen einerseits und Bregenz loco und transit, Buchs loco und transit, St. Margarethen loco und transit, Lindau loco und transit, ferner Romanshorn und Rorschach andererseits zur Einführung. Hiedurch tritt der Tarif für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau vom 15. Mai 1894 nebst Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Heller = 50 Markpfennige = 60 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. December 1896. [894]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 3.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt der neue Tarif, Theil II, Heft 3, für den Gütertransport zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie), k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes werden rechtzeitig bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 3. December 1896. [895]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung des gesammten Thalgüterverkehres ab Regensburg, Passau, Linz und speciell ab Wien nach Budapest.

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass wir den gesammten Thalgüterverkehr ab Regensburg, Passau, Linz und Wien-Budapest mit heutigem Tage schliessen.

Hiemit erscheint der gesammte Güterverkehr auf der Donau, Theiss und Drau zu Thal und zu Berg geschlossen.

Der Frachtenverkehr auf der Savestrecke Sissek—Belgrad, dann der Personenschiffsdienst Sabac—Belgrad, Semlin — Belgrad — Pancsova, Belgrad—Dubrovitza und Turn-Severin—Galaz wird bis auf Weiteres noch fortgeführt.

Wien, am 3. December 1896. [896]

Die Direction.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2251	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahlmateriale zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine	Altkladno	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen k. k. St. B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen für den Südnordösterr.-Ungarisch. Güterverkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den Südnordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 141	118	23	Im Kartirungswege		
					Pola				153	127	26			
				Teplitz-Waldtbor	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen k. k. St. B.				144	123	21			
					Pola				156	132	24			
2252	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glasflaschen, ordinäre, aus der Pos. G—29 der Güterclassification des Tariftheiles I	Kosten	Wien II (K. F. J. B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen unter Einhaltung der sonstigen hiefür massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	103 kr. ö. W.	88 kr. ö. W.	15 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2253	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tariftheiles I	Lemberg	Lemberg-Kleparów	Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	3·2 kr. ö. W.	2·2 kr. ö. W.	1·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	
2254	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Möbel aus der Pos. M—4 der Güterclassification des Tariftheiles I	Sokal	Lemberg-Podzamkiem	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	51·7 kr. ö. W.	40 kr. ö. W.	11·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2255	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weiches Holz der Pos. H—20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Salnau Oberplan Krumau Goldenkron	Budweis transit mit der Bestimmung nach Schüttenhofen	Frachtgutmässige Beförderung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		kr. ö.W. 18 17 9 8		Im Kartirungswege		
2256	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Glaubersalz der Pos. G—24, Pottasche der Pos. P—21, Soda der Pos. S—48 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Oberplan	Wien II (K.F.J.B.)	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		173	155	18	Im Kartirungswege		
			Glaswaaren der Pos. G—14, 20 und 21		Budweis transit	Für Sendungen unter 5000 kg			64	52	12			
						Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg			50	45	5			
			Scherben der Pos. S—17			Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			39	28	11			
				Budweis transit	Oberplan				45	38	7			
2257	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eilgüter	Wien II (K.F.J.B.)	Budweis	Für Eilgüter, welche per Collo das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	353	261	92	Im Kartirungswege		
					Neuhaus				401	298	103			
					Tabor				401	298	103			
					Strakonitz				448	326	122			
				Wien I (K.E.B.)	Linz				306	231	75			
					Wels				353	259	94			
					Salzburg				511	379	132			
					Steyer				306	226	80			
					Ischl				464	348	116			
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	4					7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Anzahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2258	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement	Königshof	Triest-St. Andrea, Triest-Freihafen k.k.St B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 t pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	92 kr. ö. W.	83 kr. ö. W.	9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2259	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement	Königshof	P o l a	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 t pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	100 kr. ö. W.	91 kr. ö. W.	9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2260	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzwaren der Pos. H - 19 des Theiles I/B für die Güterverkehre zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits	I. H a t n a	Braila loco	a) Aufgabe in Mengen unter 5.000 kg; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f	Centimes a) 435 b) 363 c) 363		Im Kartirungswege	Die Sendungen müssen auf Grund der unter I angeführten Frachtsätze nach Braila, bezw. Galatz abgefertigt werden. Die Differenz zwischen den Frachtsätzen ad II für den Verkehr mit Braila transit und Galatz transit und jenen ad I für den Verkehr mit Braila loco und Galatz loco wird rückerstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung von den rumänischen Hafenstationen per Schiff weiterverfrachtet worden ist. Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen: a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport; b) der Original-Schiffsfrachtbrief, bezw. das Original- (Schiffs-) Aufgabsreceipisse oder das Original-Connaissement, welche die zur Identitätsnachweisung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten müssen.*)	
					Galatz loco				a) 424 b) 354 c) 354					
				II. H a t n a	Braila transit				a) 264 b) 192 c) 156		Im Rückvergütungswege			
					Galatz transit				a) 258 b) 188 c) 153					

*) Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungsgesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumänischen Eisenbahnen in Bukarest einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2261	K. K. Oesterr. Staatsbahnen		Erdwachs, roh, unverpackt	a)		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		Centimes a)		Im Kartirungswege		
				Borysław	Braila loco					485				
				Drohobycz	Braila loco					483				
				Borysław	Galatz loco					477				
				Drohobycz	Galatz loco					475				
				Borysław	Jassy					301				
				Drohobycz	Jassy					299				
				Borysław	Pascani					233				
				Drohobycz	Pascani					231				
				b)						b)		Im Rückvergütungswege	Die Sendungen müssen ab Stanislau nach Braila loco und Galatz loco auf Grund der im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895 vorgesehenen Frachtsätze, dann ab Borysław und Drohobycz auf Grund der hier unter a) angeführten Frachtsätze nach Braila, bezw. Galatz loco abgefertigt werden. Die Differenz zwischen den Frachtsätzen ad b) für den Verkehr mit Braila transit und Galatz transit und jenen für den Verkehr mit Braila loco und Galatz loco wird rückerstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung von den rumänischen Hafenstationen per Schiff weiterverfrachtet worden ist.*)	
				Borysław	Braila transit					319				
				Drohobycz	Braila transit					317				
				Stanislau	Braila transit					234				
				Borysław	Galatz transit					316				
				Drohobycz	Galatz transit					314				
				Stanislau	Galatz transit					231				

*) Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen:
a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport;
b) der Original-Schiffsfrachtbrief, bezw. das Original- (Schiff-) Aufgabsrecepisse oder das Original-Connaissement, welches die zur Identitätsnachweisung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss.
Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungsgesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumän. Eisenbahnen in Bukarest einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

2262	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und Natron als Frachtgut	Hrastnigg	Bludenz	Bei jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W.		Im Kartirungswege		
					Bregenz					157·8				
					Buchs					170·8				
					Dornbirn					166·6				
					Feldkirch					168·1				
					Frastanz					162·6				
					Götzis					161·7				
					Hard-Fussach					165·3				
					Hohenems					170·5				
					Lauterach					166·4				
					Lindau Stadt					169·9				
					Lindau Rgrbhf.					173·0				
					Lustenau					172·3				
					Nendeln					171·4				
					Nenzing					165·0				
					Rankweil					160·2				
					Schaan-Vaduz					163·5				
					Schwarzach					166·1				
					St. Margrethen					168·8				
					Strassenhaus					171·9				
										159·1				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2263	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und Requisiten	Den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A. enthaltenen Stationen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung nach Buchau bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	0·1 kr. per 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung nach Buchau als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
			Fahrbetriebsmittel	Rakonitz und Pladen										
2264	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Dampfziegelei Grünlas	irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogener Localbahn (exclusive des Granesauer Flügels)	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: a) für Wagen mit 11.300 kg Ladegewicht b) „ „ „ 10.000 „ „ c) „ „ „ 8.000 „ „ d) „ „ „ 6.000 „ „	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Es bestehen keine officiellen Frachtsätze	fl. ö. W. per Wagen a) 3.50 b) 3.— c) 2.50 d) 2.—		Im Kartirungswege			
				und vice versa										

Wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen à 11.300 kg Ladegewicht, oder bei Verwendung kleinerer Wagen die Anzahl von 10.170 t überschritten wird, so wird für die dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von diesen Frachtsätzen gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate ein Nachlass von 14¼ pCt. im Refactiewege vergütet. Diese Frachtdocumente sind vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen vorzulegen. Bei Zählung der Wagen, resp. der beförderten Tonnen zählen alle Wagen, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas factisch beladen oder entladen wurden, also auch jene, welche etwa von dritten Parteien auf dem Verladegeleise be- oder entladen wurden, mit Ausnahme jener Wagen, welche etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladen wurden. Stückgüter werden nicht eingerechnet.

Fortlaufende Nummer	2265	2266	2267	2268
Die Publication erfolgt	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen der	Betheiligten Verwaltungen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen	K. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon) aus der Pos. Z-1 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Robeisen	Quarz der Pos. Q-1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosn. und herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Prag (St.B.) transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle-Vršovic—St. Andrä-Wördern)	via Wurzmes—Komotau Trupschitz (Localbahn Potscherad-Wurzmes)	Königshof-Geleiseanlage	Zliv
nach	Aussig (Oe.N.W.B.)	Eger (B.E.B.)	Teplitz-Waidtbor	Altkladno
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen; 2. Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 2. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen; 3. das Auf- und Abladen dieser Sendungen ist parteiseits zu besorgen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; 2. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897
Das Zugeständniss wird gemacht				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhm. Elsenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 nebst Nachträgen	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es bestebt kein directer Frachtsatz	Es bestebt kein directer Frachtsatz	49·2 kr. ö. W.
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	25·1 kr. ö. W.	31·4 kr. ö. W.	32·84 kr. ö. W.	45·0 kr. ö. W.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				4·2 kr. ö. W.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1898			
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2269	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quarz, auch gebrannt und gemahlen, der Pos. Q–1 des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar., bosnischen und herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Tachau	Karlsbad	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	40·8 kr. ö. W.	35·0 kr. ö. W.	5·8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2270	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rückstände der Essigsäure-Fabrikation aus holzessigsaurem Kalk mittelst Salzsäure als Frachtgut	Hořowitz	Komotau (B.E.B.)	1. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Verpackung hat in festen, dichten Fässern zu erfolgen. 3. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	38 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
				via Rakonitz										
2271	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	Bubenč (St.E.G.)	Brüx (A.T.E.)	1. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897	Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 36·0		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
				Počatek-Serowitz	Friedland i. B.					105·5				
					Reichenberg S.N.D.V.B.					95·0				
					Reichenau i. B.					86·5				
					Tannwald-Schumburg					92·0				
				oder umgekehrt										
				Kralup (B.E.B. und St.E.G.)	Pilsen			Tarif, Theil III, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892	59·4 kr. ö. W.	50·0 kr. ö. W.	9·4 kr. ö. W.			
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	2272	2273	2274	2275
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Raffinirtes Petroleum	Holzkohle	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 l (Eisen und Stahl, façonnirt) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre, dann Gewehrläufe, rohe, ungebohrte	Baumwolle, rohe
			Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 b (Eisen- und Stahlwaaren etc.) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budapest-Kelenföld transit	Gelse Vizvár Zákány trans.	Altkladno Kladno	Triest und Fiume
nach	Triest S.B. Finme	Pitten	Peri transit	Myslowitz transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Weiterbeförderung der Sendungen von Triest auf dem Seewege nach dem Auslande	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen nach den Vorschriften des Böhm.-Italienischen Gütertarifes zur Beförderung gelangen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den verwendeten Wagen n. Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen nach Sosnowice lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung	Localtarife	Localtarif	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Triest-Fiume-Norddeutscher Verbandsgütertarif Theil II vom 1. Jänner 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	90·3 106·8 100·8 Heller ungar. Steuer	Bestehen keine directen Frachtsätze	349 Pfennig D. R.-W.
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	146 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer	72 96 84 Heller incl. ungar. Steuer	37·11 36·43 30·01 Francs pro Tonne = 1000 kg	210 Heller Kronenwährung
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	18·8 10·8 16·8 Heller	Variabel	Verschieden je nach dem Coursstande
Art der Durchführung	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege*)	Im Kartirungswege	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	*) Im Kartirungswege, wenn der Anstritt über die Zollgrenze schon bei der Expedition der Sendungen durch die Bahnorgane constatirt werden kann, sonst im Rückvergütungswege unter den in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ vom 1. Juli 1891 sub VIII ersichtlichen Bedingungen, welche auch rücksichtlich des Verkehres mit Fiume Geltung haben			
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2276	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Puntigam	Szombathely Sárvar Kis-Czell Pápa Bóba Devecser Város-Löd Veszprém	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Besteht kein directer Tarif		Heller inclus. Mgb., bezw. ungar. Steuer a) / b) 118 / 114 136 / 132 150 / 146 162 / 158 156 / 152 168 / 164 182 / 178 200 / 196		Im Kartirungswege		
2277	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Karlsbad	Peri transit Pontebba transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Abfertigung hat mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre zu erfolgen Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	23·23 26·41 Francs pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Kartirung		
2278	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes: Eilgüter, ermässigte	Wien St.E.G. loco und trs. Wien K.F.N.B. loco Wien K.F.N.B. trs. Wien K.E.B. trs.	Lepseny	Bei Einhaltung der für nebige Güterclassen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1		Heller inclus Mgb. und ungar. Steuer 494 / 430 / 64 524 / 460 / 64 516 / 452 / 64 526 / 462 / 64		Im Kartirungswege		
			Eilgüter, besonders ermässigte	Wien St.E.G. loco und trs. Wien K.F.N.B. loco Wien K.F.N.B. trs. Wien K.E.B. trs.						494 / 406 / 88 522 / 434 / 88 514 / 426 / 88 526 / 438 / 88				
			Güter der Classe C	Wien St.E.G. loco und trs. Wien K.F.N.B. loco Wien K.F.N.B. trs. Wien K.E.B. trs.						122 / 116 / 6 136 / 134 / 2 132 / 126 / 6 138 / 136 / 2				
			Güter des Specialtarifes 2	Wien St.E.G. loco und trs. Wien K.F.N.B. loco Wien K.F.N.B. trs. Wien K.E.B. trs.						131 / 116 / 15 142 / 134 / 8 141 / 126 / 15 151 / 136 / 15				
			Güter des Specialtarifes 3	Wien St.E.G. loco und trs. Wien K.F.N.B. loco Wien K.F.N.B. trs. Wien K.E.B. trs.						103 / 96 / 7 116 / 114 / 2 113 / 106 / 7 123 / 116 / 7				
				und vice versa										

Fortlaufende Nummer	1	2279	2280
Die Publication erfolgt von der Südbahn-Gesellschaft und im Namen der Betheiligten Verwaltungen	2 3	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Eisen- und Gusseisenwaaren, als: Ackerbaugeräthe, roh vorgerichtet; Geschirr zum Hausgebrauch, auch verzinnt, emaillirt, verkupfert oder mit Majolika überzogen; Gusswaaren, nicht genannte; dann Feilen und Raspeln	Eisen- und Stahlmaterial-Transporte der Position E - 6 des Tarifes Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893, zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des Oesterr. Lloyd
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Trzynietz	Pilsen-Skodawerk
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Peri transit Pontebba transit	Triest-St. Andrea, Triest-Freihafen k.k.St.B., Triest-Stadt k.k.St.B. Pola
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Die Frachtsätze unter a) gelten für Stückgutsendungen, jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg, die Frachtsätze unter c) „ „ „ „ „ „ „ „ 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Frachtsätze nach **Peri trs.** gelangen ausschliesslich nur für Sendungen nach italienischen Stationen **westlich** der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia zur Berechnung. — Für Sendungen nach den übrigen italienischen Stationen gelten die Frachtsätze nach **Pontebba trs.** — Die Frachtbriefe haben directe nach den italienischen Bestimmungsstationen zu lauten, und es muss auf denselben die Bemerkung: „Zur Reexpedition in Peri (Ala)", bezw. „Zur Reexpedition in Pontebba" vorgeschrieben sein. Anderweitige Routenvorschriften sind unzulässig	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verkehr, bezw. des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Aufgabe in Pilsen-Skodawerk Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine, bezw. an den Oesterr. Lloyd adressirt sein
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Besteht kein directer Tarif	Localtarif ab Pilsen-Skodawerk nach Pilsen, resp. Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif ab Pilsen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 61·24 b) 50·16 c) 44·72 a) 49·24 b) 40·16 c) 37·72	106·3 114·3
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Kreuzer
Art der Durchführung	12	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Für das Anfladen der Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn massgebend	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2281	Südbahn-Gesellschaft		Borsäure	Ala	Kufstein	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	280 Heller incl. Manip.-Geb.	220 Heller incl. Manip.-Geb.	60 Heller	Im Kartirungswege		
2282	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohle	Csáktornya	Knfstein (mit der Bestimmung nach Bayern)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directe nach bayerischen Stationen lautenden Frachtbriefen, auf welchen Instradirung via Kufstein vorzusehreiben ist, zur Aufgabe gelangen. Das Aufladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	154 Heller	140 Heller inclusive ungar. Transportsteuer	14 Heller	Im Kartirungswege		
2283	Oesterr. Nordwestbahn		Brennholz	Mähr.-Bndwitz	Sigmundsherberg	Anfrechthaltung der für Brennholz tarifmässig vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Nachtrag I/A vom 1. Jänner 1894 zum Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	kr. 20·7	kr. 15·9	kr. 4·8	Im Kartirungswege		
					Iglau				16·4	12·5	3·9			
2284	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oele der Pos. 0—7 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Prag St.E.G.	Béchovic	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	6 kr.		Im Kartirungswege		
			Leere Holz- und Eisenfässer, neu und alt	Béchovic	Prag St.E.G.									
2285	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 21. December 1895 sub Post Nr. 2475 verlautbarten Frachtbegünstigungen für Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut gelten bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 auch für derlei Sendungen, welche, von einer der in der vorbezeichneten Publication genannten galizischen, bezw. Bukowinaer Station, ausgenommen die Stationen Krakau, Neu-Sandez und Saybusch-Zabłocie, stammend, im öffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau oder im Lagerhause I. Przeworski in Krakau auf Grund der im Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894 unter Pos. VIII der Tarifbestimmungen angeführten Modalitäten nach schweizerischen Stationen reexpedirt werden.														

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2286	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenerz aus der Pos. E-25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Unzmarkt	Leoben transit	Aufgabe als Frachtgut in der Station Turrach mit nach Trofaiach lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	17 kr. ö. W.	15 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2287	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Wachsleinwand und Wachstuch	Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Wien (Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.N.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft I, vom 1. November 1894	158 kr.	136 kr.	22 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
58	135 vom 24. November 1896	2006	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	St.E.G.	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. u. s. w.	Brünn St.E.G. und Schimitz	In der Rubrik 6 (bei Erfüllung nachstehender Bedingungen) ist anstatt „Ueber 4000 Tonnen Minimalquantum“ einzustellen: **„Für das 4000 Tonnen übersteigende Quantum.“**	
59	137 vom 28. November 1896	2082	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Lant Tabelle		a) In der Rubrik 8 hat die Bezeichnung des Tarifes anstatt: Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft „4“, richtig: Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft „1“, zu lanten. b) In den „Besonderen Bemerkungen“, Punkt 3, Allnea 2, sind die Worte „Original-Aufnahmescheine, bezw.“ zu streichen.	
60	137 vom 28. November 1896	2083	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, auch Candiszucker (mit Ausnahme von Tranbenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Diversen Stationen	Budapest (div. Bahnhöfe) Ó-Buda-Alatorigát	In der Rubrik 5 hat die Stationsbezeichnung anstatt: „Rohrbach-Seelowitz“ richtig: **„Rohrbach i/M.“** zu lanten.	

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschanfeln, Pflugbestandtheile, Zengwaare, Sägen, Schneidwerkzenge, Bahnoberban-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Drabt, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Maschinen- u. Waggon-Fabriks-

Actien-Gesellschaft

in

SIMMERING BEI WIEN

vorm. H. D. Schmid] [Gegründet 1831

liefert:

Dampfmaschinen und Dampfkessel

aller Systeme,

Fabriks-, Wasserstations- und Walzwerks-Einrichtungen,

Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben, Schiebebühnen etc., Eisenabgüsse,

Eisenbahn- und Tramway-Wagen

aller Gattungen,

DRAISINEN,

Schneepflüge für Eisenbahnen und Strassen,

Patronen und Geschosse. (512)

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendnng.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

Nesselsdorfer

Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft

vormals k. k. priv.

Wagenfabrik Schustala & Co.

in **Nesselsdorf** (Mähren), Eisenbahn-, Post- u. Telegrapbenstation.

Gegründet im Jahre 1850.

(527)

FABRIKATION:

Eisenbahnfahrzeuge,

als: **Personenwaggons** jeder Classe und Bauart, **Salon-** und **Aussichtswaggons** elegantester Ausstattung, **Post-, Gepäck-** und alle Arten von **Güterwaggons, Kessel-, Bier-, Fleisch-, Geflügelwaggons, Schotter-, Bahn-** und **Kippwagen** etc.

Tramwaywaggons

für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb,

ferners alle

Bestandtheile zu sämmtlichen vorangeführten Fahrbetriebsmitteln;

ausserdem

alle Arten Equipagen, Jagdwagen und Luxuswagen

modernster Façon, **Omnibusse, Postwagen, Patent-Möbeltransportwagen** nnd alle Arten von **Strassenfuhrwerken** überbaupt.

Altrenommirtes Unternehmen in der Wagenbaubranche.

Niederlagen:

Wien, I., Kolowratring 8. — **Lemberg**, II., Carl Ludwigstrasse 5. — **Breslau**, Tauentzienplatz 7. — **Ratibor**, Preuss.-Schlesien. — **Berlin**, Carlstrasse 5. — **Czernowitz**, Siebenbürgerstrasse 9.

Filialwerkstätten:

Wien, III., Untere Weissgärberstrasse. — **Ratibor**, Preuss.-Schlesien.

F. RINGHOFFER

Smichow bei Prag

Waggon- und Tender-Fabrik

MASCHINEN-FABRIK

Eisengiesserei, Kesselschmiede

Kupfer- und Metallwaaren-Fabrik

Kupferhammer- und Walzwerke.

Gegründet 1771. *Arbeiterzahl 2300.*

(531)

Eisenbahnbedarf:

Alle Arten von Eisenbahnwagen für Personen- und Gütertransport auf normalen und Secnndärbahnen, Tender, Reservoirwagen, Tramwaywagen für Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb, Luxnspferdewagen, Bier- und Fleischtransportwagen, Draisinen, Bahnwagen, Schotterwagen, Feldbahnwagen, Schneepflüge, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, complete Wasserstations-Einrichtungen etc.

Erzeugnisse der Maschinenfabrik:

Dampfmaschinen aller Art, Dampfhämmer, Dampfpumpen, complete Einrichtnngen für Branereien, Mälzereien, Brennereien, Rohzuckerfabriken und Zuckerraffinerien, Schneidemübien, Wasserpnmpwerke, Dampfkessel aller Art und sonstige Kesselschmiedarbeiten.

Sämmtliche Bedarfsartikel ans Kupfer für Spiritusbrennereien und Raffinerien, für Zuckerfabriken, Branereien, Dampf- und Wannenbäder.

Kupferhammer- und Walzwerks-Erzeugnisse:

Knpferbleche, Böden, Schalen, anfgebogene nnd gerade Platten für Locomotiv-Fenerbüchsen, gezogene Rundstangen für Stehbolzen n. s. w.

Prämiirt: Wien 1873 — Paris 1878.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 141. **Wien, 8. December 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben laut Allerhöchster Entschliessung vom 12. November d. J. dem vom Landtage des Herzogthums Salzburg beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Erhaltung der mit Beihilfe des Staates oder des Landes von Wassergenossenschaften ausgeführten Regulirungsbauten an den Flüssen und Bächen, die Allerhöchste Sanction allergnädigst zu ertheilen geruht.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 28. November 1896, Z. 8772/IV, an sämmtliche österreichische und gemeinsame Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Aufhebung der Signale mit der Stationsglocke.*)

Das k. k. Eisenbahnministerium findet zu verfügen, dass vom 1. Jänner 1897 an die in der Signalordnung unter Punkt 27, 28, 29, 30 und 64 angeführten Signale mit der Stationsglocke zu entfallen haben.

Die Aufforderung an die Reisenden zum Einsteigen in die Wagen hat von diesem Termine an im Sinne des § 16, al. 1 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder nur durch Abrufen, eventuell Abläuten in den Warteräumen zu erfolgen.

Gleichzeitig wird die geehrte Verwaltung eingeladen, das reisende Publicum von dieser Aenderung im Kundmachungswege rechtzeitig zu verständigen.

Die einschlägigen Bestimmungen der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe, Art. 26, Punkte 127 und 128, dann der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.), Art. 26, Punkte 112, 113 und 114, werden mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1897 aufgehoben und durch folgende Bestimmungen ersetzt:

Der Zugexpedient gibt dem Zugführer in unzweideutiger Weise den Auftrag zur Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm postirten Zugbegleiter durch den Zuruf „Abfahrt“ die Anfrage richtet, ob die Zugbegleiter zur Abfahrt bereit seien, und ist dieser Zuruf von den Zugbegleitern der Reihe nach bis zum Signalmanne fortzupflanzen.

Sobald der Zugführer den beim Signalmanne beginnenden und hierauf der Reihenfolge nach von sämmtlichen Zugbegleitern wiederholten Ruf „fertig“ vernommen hat, gibt derselbe das Abfahrtssignal und sodann der Locomotivführer mit der Dampfpfeife das Zeichen, dass er die Locomotive in Gang setze.

Wien, am 28. November 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

*) Ein analoger Erlass ist an die k. k. Staatsbahn-Directionen ergangen.

Aus den Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Auch pensionirte Staatsbeamte unterliegen hinsichtlich der während ihrer Amtsthätigkeit begangenen Delicte der Disciplinargewalt des Staates.

Bei dem Bestande eines rechtskräftigen Displinarerkenntnisses, in welchem der Pensionsverlust ausgesprochen ist, beschränkt sich die Competenz des Reichsgerichtes hinsichtlich des Pensionsanspruches auf die Entscheidung, ob ungeachtet des Disciplinarerkenntnisses ein solcher Anspruch besteht.

(Erkenntniss vom 21. October 1896, Z. 225).

Das k. k. Reichsgericht hat nach der am 21. October 1896 gepflogenen öffentlichen Verhandlung über die Klage de pr. 17. Juni 1896, Z. 148, des Franz Leick, k. und k. Militär-Rechnungsrathes in Wien, als Curators des Franz Kaufmann, gewesenen Controlors der k. k. Staatsschuldencasse, durch Jakok Meisl gegen das k. k. Finanzministerium auf Zuerkennung einer Pension zu Recht erkannt: „Das Klagebegehren wird abgewiesen. Die Gerichtskosten werden gegenseitig aufgehoben."

Gründe: Mit Erlass des k. k. Finanzministeriums vom 20. Februar 1894, Z. 7279, ist der Controlor der k. k. Staatsschuldencasse, Franz Kaufmann, nach einer mehr als 44jährigen Dienstzeit mit einer durch A. h. Entschliessung vom 13. Februar 1894 um 200 fl. erhöhten Ruhegebühr, d. i. mit einer Jahrespension von 2200 fl., vom 1. März 1894 an in den dauernden Ruhestand versetzt worden.

Erst hienach wurde gegen ihn aus Anlass von Malversationen des seiner Controle unterstandenen Hauptcassiers im Betrage von 105.170 fl. die Disciplinaruntersuchung eingeleitet, welche mit der Verurtheilung des Franz Kaufmann wegen dienstlicher Unterlassungen in der Zeit vom October 1893 bis 23. October 1894 endete.

Der Recurs wider dieses Erkenntniss wurde mit dem Erlasse des k. k. Finanzministeriums vom 10. November 1894, Z. 39.922, verworfen und sohin mit dem Decrete dieses Ministeriums vom 28. November 1894, Z. 52.856, die Pension und die Pensionszulage mit Ende November 1894 eingestellt.

Sofort bei Einleitung des Disciplinarverfahrens wurde der Disciplinarbehörde ein Zeugniss des Psychiaters Dr. von Wagner mit dem Antrage vorgelegt, den Geisteszustand Kaufmann's einer amtlichen Untersuchung zu unterziehen.

Obgleich aus diesem Zeugnisse hervorging, dass Kaufmann an einem senilen Hirnschwunde leide, wurde Kaufmann ausführlichen Verhören unterzogen, die Untersuchung seines Geisteszustandes ganz unterlassen und mit dem Erkenntnisse vorgegangen.

Mit Decret des Landesgerichtes Wien vom 15. Jänner 1895, Z. 104.450, wurde über Kaufmann die Curatel wegen gerichtlich erhobenen Blödsinnes verhängt und Franz Leick als Curator bestellt.

Bei dem über sein Einschreiten bewilligten und vorgenommenen Beweise zum ewigen Gedächtnisse wurden unter Intervention der Gerichtsärzte Dr. Johann Fritsch und Dr. Josef Hinterstoisser Zeugen über die Wahrnehmungen vernommen, welche sie in der kritischen Zeit vom October 1893 an bei Kaufmann gemacht hatten, worauf die genannten Gerichtsärzte ihr Gutachten dahin erstatteten, dass Kaufmann bereits im October 1893 mit Blödsinn behaftet gewesen ist.

Das auf Grund dieses Gutachtens gestellte Ansuchens des Curators um Wiederaufnahme des Verfahrens wurde mit dem Decrete des Finanzministeriums de dato 6. Juli 1895, Z. 12.199, abgewiesen.

Der Curator macht geltend, dass ein in Ruhestand versetzter Beamter überhaupt nicht mehr den Disciplinarvorschriften unterliege und nicht in Disciplinaruntersuchung gezogen werden könne; nur um dieses handle es sich und nicht um die Ueberprüfung eines Disciplinarerkenntnisses, und deshalb sei die Competenz des Reichsgerichtes zweifellos.

Es wird sonach gebeten, zu erkennen:

Das Staatsärar sei schuldig

1. an die Franz Kaufmann'sche Curatelmasse die seit 1. December 1894 bis inclusive 31. Mai 1896 bereits fälligen Pensionsraten von monatlich je 66 fl. 66 kr. im Gesammtbetrage von 1199 fl. 88 kr. sammt 5 pCt. Zinsen von der Fälligkeit jedes einzelnen Monatsbetrages an binnen 14 Tagen;
2. die vom 1. Juni 1896 an weiters fälligen monatlichen Pensionsraten sammt 5 pCt. Zinsen, vom Tage der Fälligkeit an, und zwar die im Zeitpunkte des Erkenntnisses bereits fälligen Raten binnen 14 Tagen und die fällig werdenden Raten am Ersten eines jeden Monates im vorhinein;
3. die Gerichtskosten binnen 14 Tagen,

Alles bei sonstiger Execution, zu bezahlen.

Das Finanzministerium beantragt in seiner Gegenschrift die Abweisung der Klage und führt diesfalls Folgendes an:

Bei der Amtsübergabe aus Anlass der Pensionirung Kaufmann's ist in der Gebahrung eines der Controle desselben unterstehenden Hauptcassiers ein Abgang von 105.170 fl. constatirt worden. Die zur Führung der Disciplinaruntersuchung delegirte niederösterreichische Finanz-Landesdirection hat in dem Disciplinarerkenntnisse vom 7. Juli 1894, Z. 667, festgestellt, dass der dem Aerar erwachsene Schaden in Folge grober Dienstesvernachlässigung von Seiten Kaufmann's entstanden ist, welche die Strafe der Dienstesentlassung nach sich zieht, und dass mit dieser Strafe der Verlust des Anspruches auf einen Ruhegenuss verbunden ist. Nach Rechtskraft des Erkenntnisses wurde demnach der Ruhegenuss Kaufmann's eingestellt. Die Ansicht des Klägers, dass pensionirte Beamte nicht mehr der staatlichen Disciplinargewalt unterstehen, finde in dem Disciplinargesetze vom 10. März 1860, R.-G.-Bl. Nr. 64, keinen Stützpunkt. In dem Hofkanzleidecrete vom 31. August 1817 ist die Strafsanction bezüglich pensionirter Beamter enthalten. Die Pensionirung sei kein Absolutorium für Pflichtwidrigkeiten, die sich ein Beamter während seiner Dienstleistung zu Schulden kommen liess, welche aber erst nach seiner Versetzung in den Ruhestand zur Kenntniss der Behörde gelangten.

Der Pensionsverlust auf Grund der Dienstesentlassung stelle sich im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen als vollkommen begründet dar, sei übrigens im vorliegenden Falle im Disciplinarerkenntnisse selbst ausgesprochen, welches der Ueberprüfung des Reichsgerichtes nicht unterworfen sei. Hienach wäre auch die Entscheidung über die Frage des Pensionsverlustes, also über das Klagepetit selbst, der Competenz des Reichsgerichtes entrückt. Jedenfalls sei ab dieses Petit auch an sich hinfällig.

Es handelt sich im vorliegenden Falle um einen Anspruch des Klägers an den Staat aus dem Staats-

dienstverhältnisse, also um einen Rechtstitel des öffentlichen Rechtes, und das Reichsgericht erscheint somit allerdings competent zur Entscheidung über diesen Anspruch. Bei dem Bestande eines rechtskräftigen Disciplinarerkenntnisses, in welchem der Pensionsverlust ausgesprochen ist, hat jedoch das Reichsgericht nach Art. 2 und 3 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867 R.-G.-Bl. Nr. 143, im Zusammenhange mit Art. 15, Abs. 2 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 144, nicht den Inhalt dieses Disciplinarerkenntnisses zu überprüfen, sondern nur zu entscheiden, ob ungeachtet dieses Erkenntnisses der eingeklagte Anspruch an das Aerar zu Recht bestehe. Diese Frage muss aber verneint werden, da die Behauptung, dass pensionirte Beamte, soweit es sich, wie im vorliegenden Falle, um Delicte handelt, welche von Beamten während ihrer Amtsthätigkeit begangen worden sind, nicht mehr der Disciplinargewalt des Staates unterliegen, weder in dem Disciplinargesetze vom 10. März 1860, noch in einem anderen Gesetze eine Grundlage findet, und da ferner der Kläger auch sonst keinen Grund vorzubringen vermochte, welcher die Rechtsbeständigkeit seines Anspruches ungeachtet des Disciplinarerkenntnisses darthun würde.

Das Klagebegehren musste demnach als gänzlich unbegründet abgewiesen werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kleinbahn Kirnitzschenke - Rainwiese. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Robert Manzer in Tetschen vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·75 m Spurweite auszuführende und mit Benzinmotoren (System Daimler) zu betreibende Kleinbahn von der Kirnitzschenke nächst der österr.-sächsischen Reichsgrenze nach dem Curorte Rainwiese im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten.

[E.-M.-Z. 13.583/I.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Linie Rumburg—Nixdorf: Errichtung einer Huntebahnanlage in Schluckenau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schluckenau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Huntebahnanlage in der Station Schluckenau für Zwecke des Wilhelm Weber in Schluckenau für den 7. December anberaumt.

[G.-I.-Z. 20.506.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Sturzgeleise in Mistelbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines neuen Sturzgeleises und Verladeplatzes in der Station Mistelbach ertheilt. [E.-M.-Z. 7187/IV.]

— (Bauconsenscrtheilung für die Aufstellung von Stellwerkshütten bei Sicherungsanlagen in mehreren Stationen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für 14 Stellwerkshütten zu den Sicherungsanlagen in den Stationen Schleinbach, Frättingsdorf, Staatz, Laa, Frischau, Mislitz und Kromau der Linie Wien—Bodenbach ertheilt. [E.-M.-Z. 7582/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Sturzgeleises in Moravan.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Sturzgeleises in der Station Moravan der Linie Wien—Bodenbach ertheilt. [E.-M.-Z. 7779/IV.]

— (Bauconsenscrtheilung für ein Schleppgeleise in Bubenč.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Verlängerung des Schleppgeleises in der Phosphatfabrik Hoyermann & Co. in Bubenč der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilt. [E.-M.-Z. 7798/IV.]

— (Errichtung von Wartehallen.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Bauconsens für die Errichtung von gedeckten Veranden bei den Haltestellen in Stadlauerbrücke-Lusthaus, Breitenlee, Seyring, Obersdorf-Pillichsdorf, Hautzendorf und Paasdorf der Linie Wien — Bodenbach der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7689/IV.]

— (Strecken Grussbach—Střelitz und Grussbach—Znaim: Hebung der Nivellette an mehreren Stellen: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung anlässlich des Projectes über Hebung der Nivellette an mehreren Stellen der Strecken Grussbach—Střelitz und Grussbach—Znaim für den 10. und 11. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Martin Fric bestimmt. [E.-M.-Z. 9080/IV.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Ueberstellung von zwei Kohlenschuppen und Verlängerung eines Stutzgeleises in Neustadt a. d. Mettau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Ueberstellung von zwei Kohlenschuppen und für die Verlängerung eines Stutzgeleises in der Station Neustadt a. d. Mettau ertheilt.

[E.-M.-Z. 7963/IV.]

— (Schleppbahn zur Entfettungsfabrik der Firma Lindner & Merz in Brünn: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung einer Schleppbahn von der Zwittawa-Uferbahn der Localbahn Brünn-Tischnowitz in die Entfettungsfabrik der Firma Lindner & Merz in Brünn der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6419/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Erweiterung der Station Smiřitz: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Königinhof a. E. hat die politische Begehung in Verbindung mit der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes für die Erweiterung der Station Smiřitz behufs Einrichtung derselben für die Güter-Auf- und Abgabe im Verkehre mit den Stationen der Böhmischen Commercialbahnen für den 10. December angeordnet.

[E.-M.-Z. 8990/IV.]

Localbahn Schlackenwerth - Joachimsthal. (Geleiseplan der Anschlussstation Schlackenwerth.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Geleiseplan der Anschlussstation Schlackenwerth der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 11.991/I.]

Localbahn Starkenbach - Rochlitz. (Theilstrecke Starkenbach—Ernsthal: Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 13. Juli durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich des vorgelegten Variantenprojectes der Theilstrecke Starkenbach—Ernsthal der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Starkenbach der Linie Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn nach Rochlitz hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der bezeichneten Theilstrecke im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 9523/I.]

Localbahn Lužan-Zaleszczyki. (Variante km 41·038 bis 42·080: (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung E. Gross & Comp. vorgelegten Variantenprojectes für die Theilstrecke von km 41·038 bis km 42·080 der Linie Lužan—Zaleszczyki der Bukowinaer Landesbahnen die Vornahme einer neuerlichen politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Verhandlung behufs Feststellung der feuersicheren Herstellungen im Anschlusse an die anberaumte Stationscommission und politische Begehung der Theilstrecke von km 0·0—41·038 der Bahnlinie Lužan—Zaleszczyki auf den 11. December angeordnet. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete de Belafalva betraut. [E.-M.-Z. 15.215/I.]

Projectirte Localbahn Schönbrunn-Königsberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von Emil Hanke in Königsberg vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Königsberg die Trassenrevision auf den 18. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [E.-M.-Z. 14.967/I.]

Projectirte Localbahn Petrowitz-Karwin. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung bezüglich des Projectes der normalspurigen Localbahnlinie Petrowitz—Karwin auf den 9. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut.

[E.-M.-Z. 13.837/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Sopron-Pozsony (Oedenburg-Pressburg) und deren Flügelbahn bis zu den Szent-Margitaer (Margarethen am Moos) Steinbrüchen. (Ausführungsmodus.) Die Direction der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss zur Finanzirung und zum Ausbau der projectirten Local-, eventuell erstclassigen Eisenbahn Sopron-Pozsony (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57) gefasst, nachdem diese Linie sich in den Rahmen ihres Betriebsnetzes vortheilhaft einfügen wird. Dem Projecte der Direction zufolge strebt diese für die 17 km lange Theilstrecke Sopron—Vulka-Pordány (Prodersdorf) der Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron-Ebenfurt den Abschluss eines Péagevertrages, desgleichen für die 8 km lange Strecke Ligetfalu—Pozsony der Localbahn Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) — Szombathely (Steinamanger) an, da die projectirte Strecke diesfalls nur von Vulka-Pordány bis Ligetfalu zu erbauen wäre. Die von der zukünftigen Station Ruszt aus bis Szent-Margita projectirte Flügelbahn soll ferner bis zum Anschlusse an die donaurechtsuferseitige Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. verlängert werden, insbesonders im Interesse des Transportes der zumeist nach Wien dirigirten Szent-Margitaer Bausteine, welche derzeit mittelst Strassenfuhrwerkes theils nach Vulka-Pordány, theils nach Pándorf zugestreift werden. Schliesslich wird von beiderseits geeigneten Punkten der Linien Sopron—Pozsony und Kis-Czell—Neszider (Neusiedl am See)—Pándorf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127) aus der Bau einer transversalen Verbindungsbahn, eventuell eines beiderseits directen Anschlusses beider Linien in der zukünftigen und diesfalls gemeinsamen Station Neszider geplant.

Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Adony-Szabolcs. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der im Bau begriffenen Theilstrecke Székesfehérvár—Adony-Szabolcs der Localbahn Székesfehérvár—Adony-Szabolcs—Paks (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1895) angeordnet. Die genannte Linie verbindet die Knotenpunkt-Station Székesfehérvár in transversaler Richtung am kürzesten Wege mit der zukünftigen Donau-Umschlagstation Adony-Szabolcs und wird als Hypotenuse des nahezu gleichschenkeligen Dreieckes Uj-Szöny—Budapest—Adony-Szabolcs durch Vermittlung der Anschlusslinie Székesfehérvár—Uj-Szöny der Südbahn die kürzeste Verbindung zwischen Uj-Szöny und Adony-Szabolcs herstellen. Die Fortsetzung der Linie gegen Süden bis Paks ist eine Parallelbahn zur Donau, die ihre Fortsetzung bis Szegzárd zum Anschlusse an die Linie Sárbogárd—Szegzárd der kgl. Ungar. Staatsbahnen und die gleichnamige Donau-Dampfschifffahrt-Station, ferner von dort aus weiterhin, stets mit dem rechtsseitigen Donauufer parallel führend, an die concessionirte Localbahn Szegzárd—Báttaszék findet. Im Anschlusse an die projectirte Linie Baja—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68, Vorconcession Post 3) übersetzt sie die Donau über die dort zu erbauende Brücke und tritt durch die Anschlusslinien Baja—Szabadka (Maria-Theresiopel) und Baja—Zombor—Ujvidék in Verbindung mit dem gesammten donaulinksuferseitigen Bahnnetze. Die Gesammtlinie Uj-Szöny—Székesfehérvár—Adony-Szabolcs—Szegzárd—Báttaszék—Baja wird speciell während der Wintermonate von weittragender Bedeutung für den commerciellen Verkehr zwischen Südost und Nordwest sein, der mit Beginn der Vereisung der Donau und der hiedurch bedingten Einstellung nicht nur des Schiffahrtsbetriebes, sondern auch jenes des Trajectes zwischen Gombos und Erdöd stets den schwersten Störungen preisgegeben ist und mit den Relationen der obbezeichneten Richtung nur auf weit abschweifenden Umwegen aufrecht erhalten werden kann.

Localbahn Viljevo-Kapelna — Cadjavica-Noskovci. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung des Ausbaues begriffenen schmalspurigen Localbahn Viljevo-Kapelna—Cadjavica-Noskovci (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 96) angeordnet. Diese Linie ist eine Theilstrecke der Slavonischen Draubahn Belisce-Kapelna—Viljevo-Kapelna—Cadjavica, einer insbesondere im Interesse der Ausbeutung der slavonischen Hochwaldbestände erbauten, jedoch auch für den Gesammtverkehr eingerichteten schmalspurigen Localbahn im Bereiche des Comitates Veröcze. Durch Ausbau der Linie bis Cadjavica-Noskovci erhält die Draubahn durch die im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Cadjavica-Noskovci-Našic Anschluss an die Linie Eszék—Našic—Uj-Kapela-Batrina und derart an die südlichen Grenzbahnen, sowie an die Save.

Localbahn Kecskemét—Lajos-Mizse. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Kecskemét—Lajos-Mizse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1890) angeordnet. Die projectirte Linie ist eine als Radiallinie in südlicher Richtung führende Fortsetzung der derzeit als Sackbahn endigenden Localbahn Budapest—Lajos-Mizse und findet als Parallellinie von Budapest bis Kecskemét dort Anschluss an die Hauptlinie Verciorova — Orsova — Budapest — Marchegg, ferner durch Vermittlung der Transversallinie Kecskemét—Fülöp-Szállás in letzterer Station Anschluss an die Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Politisch-administrative Begehung der Strecke Lehel-Utcza—Westbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen.) Am 23. November fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft projectirten Verlängerung ihrer Betriebslinie Budapest—Ujpest—Rákospalota von deren innerstädtischen Endstation Lehel-Utcza bis zum Westbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahn (früher Bahnhof der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft), bezw. bis zum Waitzner Boulevard (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113) statt. Der seinerzeit von Seiten der Directionen der im Bereiche der Budapest-Hauptstädtischen Bezirke das Strassenbahnwesen betreibenden Gesellschaften erhobene Protest gegen die Ausdehnung der Linien der Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft in deren Bereich wurde anlässlich der erfolgten Concessionirung des Ausbaues einer bis zur Endstation der Untergrundbahn führenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64) im Allgemeinen principiell abgelehnt.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. Fertigstellung der elektrischen Betriebseinrichtung im Bereiche einer Theilstrecke des innerstädtischen Bahnnetzes und Vornahme der technisch-polizeilichen Begehung.) Die Theilstrecke Carlskaserne—Vigszinház (Lustspieltheater [nächst der Margarethenbrückel) der Boulevardlinie der Strassenbahn-Gesellschaft ist, ohne dass der bisherige Pferdebetrieb unterbrochen worden wäre, nunmehr bereits auch auf elektrischen Betrieb umgestaltet, aus welchem Anlasse die technisch-polizeiliche Begehung dieser Linie auf den 5. December angeordnet wurde. Nach Eröffnung des Betriebes auf dieser Strecke wird vom Centrum der Stadt aus die Continuität des elektrischen Verkehres über die Margarethenbrücke im Anschlusse an die Linien Margarethenbrücke—O-Buda (Alt-Ofen), Margarethenbrücke—Zugliget (Auwinkel) und Margarethenbrücke—donaurechtsseitiger Brückenkopf im Anschlusse an diese bereits früher dem elektrischen Verkehre übergebenen Linien hergestellt sein.

Industriebahn vom Lagerplatze der Holzfirma Luczenbacher zur Station Budapest-Nyugoti-Pályaudvar (Westbahnhof). (Auflassung derselben.) Ueber Erklärung der Firma Luczenbacher, dass selbe seit dem Ausbau der ihr Etablissement berührenden Budapester Ringbahn der ihren Lagerplatz mit dem Westbahnhofe verbindenden Industriebahn nicht weiter mehr bedarf, hat der kgl. ungarische Handelsminister die gänzliche Auflassung derselben genehmigt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umwandlung der Haltestelle Pellérd in eine Station.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat im Einvernehmen mit der Direction der im Betriebe der Ersteren stehenden Eisenbahn Barcs-Pécs (Fünfkirchen)-Üszög den Beschluss gefasst, die gemeinsame Haltestelle Pellérd der Péagestrecke Pellérd—Pécs (auch Haltestelle der Linie Uj-Dombovár—Pécs—Üszög—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) als Station für den Gesammtverkehr einzurichten, aus welchem Anlasse der kgl. ungarische Handelsminister die Abhaltung einer politisch-administrativen Begehung der zukünftigen Bahnhofanlage anordnete.

— (Eröffnung der Haltestelle Szentkatolna.) Die Direction der kgl. Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Hauptlinie Brassó—Kézdi-Vásárhely der in ihrem Betriebe stehenden Háromszéker Localbahnen nächst der Station Ineczfalva (nächst Kézdi-Vásárhely) die vorläufig für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Szentkatolna eröffnet wurde.

— (Aenderung des Stationsnamens „Ozora" auf „Torontál-Ozora".) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der auf der Strecke Nagy-Becskerek—Pancsova der in ihrem Betriebe stehenden Torontáler Comitats-Localbahnen gelegenen Station Ozora auf Torontál-Ozora abgeändert wurde.

Ausland.

Schweiz. (Ausweise über Reinertrag und Anlagecapital der Bahnen.) Nach dem Art. 3 des neuen Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen haben die Bahnunternehmungen, auf Verlangen des Bundesrathes, mit den gewöhnlichen, das ganze Netz umfassenden Rechnungen und Bilanzen besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagecapital aller einzelnen Linien einzureichen, die nach den Concessionen besondere Rückkaufobjecte bilden. Bilden sämmtliche Linien einer Unternehmung concessionsgemäss ein untrennbares Ganzes, oder hat eine Zusammenfassung der Linien zu einem einheitlichen Rückkaufsobject stattgefunden, so sind die Ausweise über Reinertrag und Anlagecapital auf die vereinigten Linien als Ganzes zu beschränken. Der Art. 19 des Gesetzes bestimmt sodann, dass für die Linien, die nach den Rückkaufbestimmungen der Concessionen oder nach vertraglicher Vereinbarung im Jahre 1903 vom Bund erworben werden können, die im Art. 3 vorgeschriebenen Ausweise für die Jahre 1888 bis 1895 dem Bunderath bis spätestens Ende 1896 vorzulegen seien. Rückkaufbar werden im Jahre 1903 die Vereinigten Schweizer Bahnen, die Nordostbahn, die Centralbahn, die Jura-Simplonbahn (die Gotthardbahn erst 1909) und die Mehrzahl der normalspurigen Nebenlinien. Auf Grund der angeführten Gesetzesbestimmungen hat der Bundesrath die genannten vier Hauptbahnen aufgefordert, bis Ende dieses Jahres die vorgesehenen Reehnungsausweise über die abgelaufenen Jahre der zehnjährigen Rechnungsperiode 1888/97 einzureichen, die nach den Concessionen für die Berechnung des Rückkaufpreises massgebend ist. Drei der Netze, die Jura-Simplonbahn seit der Fusion, die Centralbahn und die Vereinigten Schweizer Bahnen in Folge der mit dem Bund vereinbarten Zusammenlegung der Concessionen, kommen dabei je als ein Ganzes in Betracht, während die Nordostbahn für jede ihrer den Gegenstand einer Coneession bildenden Linien besondere Berechnungen aufzustellen hat, da die Gesellschaft wegen der wenig einträglichen sogenannten Moratoriumslinien (in den letzten Jahren gebaute und noch im Bau befindliche Linien), deren Preis, nach dem Reingewinn berechnet, ziemlich unter den aufgewendeten Summen bliebe, bisher zu einer Zusammenlegung der Concessionen sieh nicht entschlossen hat. Die Eingaben der Gesellsehaften werden als Grundlage zur Ermittlung der Zahl dienen, die als Reingewinn im Sinne der Coneessionen zu betrachten ist. Zur Einreichung dieser Ausweise wurden die Nebenlinien, die ebenfalls im Jahre 1903 rückkaufbar sind, nicht aufgefordert, da keine derselben einen 4percentigen Reinertrag aufweist und somit bei einem allfälligen Rückkauf die Entschädigungen überall auf Grund des Anlagecapitals zu erfolgen hätten. Dieses letztere ist aber auf Grund des früheren Rechnungsgesetzes bereits festgestellt. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Simplondurehstich.) Die intercantonale Conferenz der am Durchstich des Simplons interessirten Cantone versammelte sich, nach der „Ztg. d. V. D. E.-V.", am 3. November in Lausanne. Die Direction der Jura-Simplonbahn setzte der Conferenz den gegenwärtigen Stand der Sache aus einander, sowie die verschiedenen Gründe, welche für die Ratification des internationalen Vertrages zwischen der Sehweiz und Italien vom 25. November 1895 durch den Eidgenössischen Rath in der Decembersession spreehen. Die Delegirten der Regierungen waren einstimmig dafür, es sei das Begehren, welches die Jura-Simplonbahn zu diesem Zwecke beim Bundesrathe zu stellen gedenkt, gutzuheissen, ebenso haben sie beschlossen, dasselbe nach allen Kräften durch directe Schritte zu unterstützen. In Bezug auf die Subventionen nehmen die Cantone die früher dotirten, theilweise aber ausgelaufenen Subventionen wieder in Aussicht, sind aber der Meinung, dass erst der Vertrag mit Italien perfect werden müsse, ehe neue Subventionsbeschlüsse gefasst werden können.

Italien. (Eisenbahn Genua—Piacenza.) Unter der Leitung des Generallieutenants Lucchino Dal Verme, Ex-Unterstaatssecretär des Kriegsministeriums, sind die Studien für eine neue Eisenbahnlinie Genua—Piacenza wieder aufgenommen worden. Abweichend von den in dem Projecte des Ingenieurs Veroggio enthaltenen Daten, sollen die zwei grössten Tunnels eine bedeutend geringere Länge erhalten, und zwar wird die Länge des Tunnels Presa alle ferriere auf 4 km, jene des Tunnels von Fontanabuona auf 6 km eingeschränkt werden. Die Studien über die definitive Trasse und die Kosten des Baues sind im Zuge.

— (Eisenbahn Primolano-Bassano.) Am 12. November hat in Venedig eine Sitzung des Provincialausschusses, der Abgeordneten und der Bürgermeister jener Gemeinden stattgefunden, welche an dem Bau der Eisenbahn Bassano-Primolano betheiligt sind. Es wurde beschlossen, eine Vorstellung an die Regierung zu leiten, auf dass auf der gedachten Linie der Normalbetrieb eingeführt werde.

— (Eisenbahnmaterial-Ausstellung in Turin im Jahre 1898.) Die grossartige und vollständige Eisenbahnmaterial-Abtheilung in der Millenniums-Ausstellung in Budapest hat die Firma Ernesto Breda & Comp. in Mailand veranlasst, für die künftige Ausstellung in Turin im Jahre 1898 eine mindestens gleichwerthige Eisenbahn-Abtheilung vorzubereiten. Die neuesten und besten Locomotivtypen sollen bei dieser Ausstellung vertreten sein, insbesondere die Compound-Locomotiven, welche jüngst mit so günstigem Erfolge von der Material-Direction der Mittelmeerbahn einem eingehenden Studium unterzogen worden sind. Die genannte Firma hat sich denn auch an diese Eisenbahn-Verwaltung mit dem Ersuchen um die Zustimmung zum Baue einer solchen Locomotive gewendet, welche nach beendeter Ausstellung von der Mittelmeerbahn erworben werden soll. Ausser dieser Maschine sollen noch zwei andere zur Ausstellung gelangen und überdies eine Localbahn-Maschine. Die Firma Breda beabsichtigt auch, einen Personenwagen III. Classe mit Closet aus demselben Anlasse zu construiren, dessen Type den modernsten Anforderungen entspreehen soll. Die General-Direction der Mittelmeerbahn hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten Schritte unternommen, dass ihr gestattet werde, das Ansuchen der Firma Breda zu genehmigen.

— (Drahtseilbahn Ferretti in Montecatini.) Der Communalaussehuss von Montecatini hat das von dem Ingenieur Ferretti aufgestellte Project einer Drahtseilbahn Monteeatini Bad-Montecatini Castello genehmigt. Diese Drahtseilbahn soll im nächsten Sommer eröffnet werden.

— (Neue Fahrordnung und Speisewagenverkehr auf der Adriatisehen und Mittelmeerbahn.) Gleichzeitig mit der neuen Fahrordnung, welehe jüngst auf der Adriatischen und Mittelmeerbahn in Kraft getreten ist, wurde auch der Speisewagenverkehr auf der Linie Genua—Ventimiglia (mit den Zügen 42 und 47) reactivirt, an welchem sich auch die Passagiere der II. Classe betheiligen können. Im Speisewagen des Zuges 42 wird das Frühstück und in jenem des Zuges 47 das Mittagmahl servirt. Das Frühstück à 3·50 L. (ohne Wein) besteht aus zwei Vorspeisen, warmer Fleischspeise mit Zuthat, Gemüse, kaltem Fleisch und Dessert. Das Mittagmahl à 4·50 L. (ohne Wein) besteht aus Suppe, Vorspeise, Fisch, zwei warmen Fleischspeisen, Gemüse, Mehlspeise und Dessert.

— (Schlafwagenverkehr zwischen Bologna und Brindisi.) Die General-Direction der italienischen Südbahn hat die Wiedereinführung des Schlafwagenverkehres zwischen Bologna und Brindisi verfügt. Derselbe findet zweimal in der Woehe statt, und zwar: Abfahrt von Bologna nach Brindisi Mittwoch und Samstag mit dem Zuge 69. Abfahrt von Brindisi nach Bologna an jedem Montag mit dem Zuge 70 und an jedem Donnerstag mit dem Zuge 68.

— (Luxuszug Ostende—Mailand.) In einer jüngst zu Mailand abgehaltenen Conferenz zwischen den Vertretern der Belgischen Staatsbahnen, der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen, der Schweizerischen Centralbahn, der Gotthardbahn und der italienischen Mittelmeer- und Adriatischen Eisenbahn ist die Einführung eines Luxuszuges Ostende—Mailand einer eingehenden Berathung unterzogen worden.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 20. October bezifferten sich die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn auf 81.220.946·63 L., was eine Verminderung um 1,247.584·82 L. gegen die gleiche Zeitperiode des Vorjahres bedeutet.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn in dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 10. October betrugen 37,601·749·67 L., d. i. um 328·458·54 L. mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) In dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 20. September haben die Sicilischen Eisenbahnen eine Einnahme von 2,257.710 L., um 56.648 L. mehr als in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres, erzielt.

— (Italienische Secundärbahnen.) In den ersten zwei Monaten des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis zum 31. August, betrugen die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen im Vergleiche zu derselben Zeitperiode des Vorjahres, wie folgt:

Linienbezeichnung		Betriebsjahr 1896—97	1895—96	Differenz
Santhià-Biella	L.	128.614	137.542	— 8.928
Neapel-Nola-Bajano	„	59.713	62.189	— 2.476
Eisenbahn Reggio Emilia	„	38.050	40.625	— 2.775
Novara-Seregno	„	100.506	97.640	+ 2.866
Nord-Mailand	„	545.318	519.674	+ 25.644
Lugano-Eisenbahn	„	16.286	17.457	— 1.171
Poggibonsi-Colle	„	8.532	8.222	+ 310
Bergamo-Ponte della Selva	„	64.648	54.001	+ 10.647
Basaluzzo-Frugarolo	„	1.544	1.627	— 83
Sardische Secundärbahnen	„	141.470	146.554	— 5.084
Suzzara-Ferrara	„	45.175	46.559	— 1.384
Cividale-Portogruaro	„	48.180	47.712	+ 468
Bologna-Massalombarda	„	53.387	59.179	— 5.792
Arezzo-Stia	„	28.604	32.342	— 3.738
Torre-Arsiero	„	26.470	32.569	— 6.099
Conegliano-Vittorio	„	14.685	16.211	— 1.526
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	110.045	135.431	— 25.386
Padua-Montebelluna	„	29.087	32.994	— 3.907
Vicenza-Schio	„	66.228	69 253	— 3 025
Parma-Suzzara	„	24.868	25.324	— 466
Fossano-Mondovi	„	12.063	11.411	+ 652

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis 10. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

4. Decbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Sultan“, Capitän P. Bonomo,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

5. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Delfino“, Capitän G. Barbarovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Lucovich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

8. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Stephanie“, Capitän B. Vidos,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade“, Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

4. Decbr., Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
7. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän C. Buzik,
9. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

6. Decbr., um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Iris“, Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

6. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Niobe“, Capitän R. Colledani,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagb, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

9. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra“, Capitän A. Mitis,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrutb, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

10. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum),
Dampfer „Austria“, Capitän A. Martinolich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Chios und Smyrna und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Decbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie“, Capitän A. Fellner,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Jänner 1897, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Decbr., Dampfer „Polluce“, Capitän G. Ghezzo, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Babia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 72·613 km lange Strecke Tarnopol-Kopyczynce der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche am 24. November dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. October eröffnete 7·64 km lange Strecke Geiselhöring—Radldorf der Bayer. Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; dagegen sind die am gleichen Tage ausser Betrieb gesetzten Strecken Geiselhöring—Straubing (15·579 km) und Geiselhöring—Sünching (9·037 km) den Vereinsbahnstrecken abgerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. November d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Central-Inspector der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, kais. Rath Jakob Heinrich Lewis den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden dritter Classe und das Ritterkreuz erster Classe des herzoglich Sachsen-Ernestinischen Hausordens; der Staatsbahn-Director in Triest Regierungsrath Arthur Freiherr von Borowiczka und der Oberinspector und Verkehrschef der Südbahn-Gesellschaft Alfred Thomas in Triest das Officierskreuz des königlichen Ordens „Stern von Rumänien“; der Inspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Adolf Pojacz in Triest das Officierskreuz des königlichen Ordens der „Krone von Rumänien“ und der Oberingenieur der Oesterreichischen Staatsbahnen Alexander Galambos in Triest das Ritterkreuz des königlichen Ordens der „Krone von Rumänien“ annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages X zum Localgütertarife Theil II, Heft 3, giltig vom 15. December 1896.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der normalspurigen Localbahnen Rakonitz - Pladen-Petschau mit der Abzweigung von Protiwitz nach Buchau und der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal gelangt der Nachtrag X zum Localgütertarife Theil II, Heft 3, zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält Tarife und Kilometerzeiger für die genannten beiden Localbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 5. December 1896. [897]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung je eines Nachtrages I zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Zuchtvieh, giltig ab 1. März 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt je ein Nachtrag I zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Zuchtvieh ab Donaueschingen u. s. w. nach Lemberg, Wien I K.E.B. (Westbahnhof), Krakau und Budapest zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife neue Frachtsätze für die Station Mengen (Badische und Württembergische Staatseisenbahnen).

Exemplare beider Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 4. December 1896. [898]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.
(Verkehr mit Ungarn.)

Ausnahmetarif für Getreidesendungen von ungarischen Stationen nach Genf transit.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) nach Genf transit vom 1. August 1896 auch auf Mehl und Mahlproducte Anwendung.

Auf Seite 5 dieses Tarifes ist somit unter I/2 nachzutragen: „e) Mehl und Mahlproducte aus Getreide."

Wien, am 5. December 1896. [899]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.)

Ausnahmetarife für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut in Wagenladungen von 10.000 kg von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), sowie von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus, giltig vom 1. Jänner 1895.

Um Missverständnissen vorzubeugen, wird hiemit bekannt gemacht, dass die in den obbezeichneten Tarifen vorgeschriebene Verpackungsbedingung „in Fässern" sich nur auf den Artikel Pflaumenmus bezieht.

Wien, am 4. December 1896. [900]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Aufhebung der Frachtsätze für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut.

Am 1. Jänner 1897 treten die im Localtarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf Seite 9, sub c) enthaltenen Tarifeinheitssätze für die Beförderung von Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, ferner die im Abschnitte IX (Gebührenberechnungstabellen) enthaltenen Eilgutfrachtsätze für Equipagen der Serie I und II ausser Kraft.

Insofern die in dem am 1. Jänner 1897 zur Einführung gelangenden Nachtrag X zum gemeinsamen Tarife, Theil I, der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen enthaltene neue Frachtberechnung für Equipagen etc. eine höhere Frachtgebühr ergeben sollte, bleiben die Frachtsätze des Localtarifes noch bis zum 15. Jänner 1897 in Kraft.

Budapest, am 2. December 1896. [901]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen temporären Anhange zu den gesellschaftlichen Localgütertarifen Theil II — Heft 1 und 2.

Mit 1. Jänner 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1897 tritt der angeführte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel.
II. Berichtigungen.
III. Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst im gesellschaftlichen Verkaufsbureau, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 5. December 1896. [902]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der kgl. Preussischen Staatsbahnen.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. December 1896 gelangen nachstehende directe Fahrpreise über Oderberg zur Einführung:

Zwischen Wien (Nordbahnhof) und	Für alle Züge I. Cl.	Für alle Züge II. Cl.	Für alle Züge III. Cl.	Für alle Züge (Breslau—Posen Personenzug) I. Cl.	Für alle Züge (Breslau—Posen Personenzug) II. Cl.	Für alle Züge (Breslau—Posen Personenzug) III. Cl.
			Mark			
			a) Für einfache Fahrten:			
Posen	54·40	38·60	24·—	52·70	37·50	22·90
Czempin	—	—	—	50·20	35.60	21·60
Kosten	50·60	35·80	22·—	49·40	35·—	21·20
Lissa i. P.	48·20	34·—	20·80	47·20	33·30	20·10
Rawitsch	45·30	31·80	19·30	44·70	31·40	18·90
Krakau und						
Posen	42·90	31·—	20·10	41·20	29·90	19·—
Czempin	—	—	—	38·70	28·—	17·70
Kosten	39·10	28·20	18·10	37·90	27·40	17·30
Lissa i. P.	36·70	26·40	16·90	35·70	25·70	16·20
Rawitsch	33·80	24·20	15·40	33·20	23·80	15·—
Prerau						
Ratibor	10·20	7·—	3·90	—	—	—
Breslau	24·20	17·40	11·20	—	—	—
			b) Hin- und Rückfahrten:			
Ratibor	19·10	12·80	6·80	—	—	—
Breslau	37·40	26·80	16·20	—	—	—

Für die Stationen Posen, Czempin, Kosten, Lissa i. P. und Rawitsch gelangen ab Wien und Krakau bis auf Weiteres nur Fahrkarten, giltig für alle Züge, ab Breslau Personenzug zur Ausgabe.

Wien, am 2. December 1896. [903]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarifheft 5 vom 1. Juni 1892.

Einführung ermässigter Frachtsätze für Eilgüter.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897, treten die nachstehenden ermässigten Frachtsätze für Eilgüter in Kraft:

Zwischen Reichenberg (Sächs. Staatsb. und S.N.D.V.B.) und	für 100 kg in Kreuzern ö. W.
Brüx (A.T.E.)	250·0
Teplitz (A.T.E.)	220·0

Wien, am 4. December 1896. [904]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 20. December 1896 tritt zum Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandstarif vom 15. August 1896 der Nachtrag I in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·04 Mark bei der General-Direction der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 2. December 1896. [905]

Die k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 20. December 1896 tritt zum Schlesisch-Sächsischen Verbandtarif vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag II in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda, Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt; Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau erhältlich.

Wien, am 2. December 1896. [906]

Die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Ausserkraftsetzung der besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für Sosnowice und Alexandrowo.) In Folge der am 1. September stattgefundenen Einführung der Tarife für den Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr treten die auf Seite 17 und 18 des Preussisch-Bayerischen Tarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893 enthaltenen besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für Sosnowice und Alexandrowo ausser Kraft.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf die diesjährigen Kunstausstellungen der Münchener Künstlergenossenschaft (im Glaspalaste) und des Vereines bildender Künstler (Ausstellungsgebäude an der Prinzregentenstrasse) Anwendung. Die Rücksendefrist ist auf zweieinhalb Monate nach Ausstellungsschluss verlängert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2288	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Wien (Nordbahnhof) via Oderberg	Teschen (K.O.B.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Krenzer 195·7		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Parteien die Abfertigung der betreffenden Sendungen auf Grund desselben im Frachtbriefe ausdrücklich vorschreiben
2289			Güter des Specialtarifes 1	Raigern (K.F.N.B.)	Prag (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				86·2				
				Stadlau (St.E.G.)	Prag (Oe.N.W.B.)					82				
				oder vice versa										
2290			Güter der Classe A	Floridsdorf (K.F.N.B.)	Prag (St.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen				113				Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
				oder vice versa										
2291		Oesterr. Nordwestbahn	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—6 und 7 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Olmütz (St.E.G.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) 10.000 „ „ „ „ Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Localtarif	Verschieden	a) 69·0	b) 52·0			Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein, und muss in den bezüglichen Frachtbriefen eine Dienststelle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger angeführt werden
				Prag (St.E.G.) Hrabovka transit						70·0	53·0			
				oder vice versa										
				Prag (St.E.G.)	Hohenstadt (St.E.G.)					57·7	48·4			
				Prag (St.E.G.) Hrabovka transit						58·7	49·4			
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2292	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Teschen (K.F.N.B. oder K.O.B.)	Böhm.-Leipa Grund-Georgenthal Haida Hainspach-Wölmsdorf Kreihitz-Teichstatt Rnmburg Schluckenau Schönlinde Warnsdorf (Stationen der Böhm. Nordbahn)	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 105·4 113·4 107·8 118·2 112·4 114·6 116·6 113·4 114·6		Im Kartirungswege		
					Reichenberg (S.N.D.V.B.)					102·6				
2293		Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, Maschinenöl und Petroleumrückstände	Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Kralup (St.E.G.)			Localtarife	Verschieden	100 kr.				
2294		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Steine der Position S - 57 und 58 der Güterclassification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Wilfleinsdorf (St.E.G.)	Wien-Praterquai und Wien-Donauquaibahnhof	Anfgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Steine- und Schottertransporte	Bestehen keine directen Frachtsätze	10·9 kr.				Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
2295		Oesterr. Nordwestbahn	Steine	Hořic (B.C.B.)	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Die Ausladung der Steine in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) mit Benützung des Hebekrahnes von den Eisenbahnwagen auf die Strassenfuhrwerke hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen		Tarif, Theil I	Krahngebühr in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) pro 100 kg in Kreuzern	2	1	1		
2296		Betheiligten Verwaltungen	Calcinirte Soda	Ebensee (k.k.St.B.)	Kralup (St.E.G.)	Anfgabe als Frachtgut in Mengen von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	93 kr.				

Dieser Frachtsatz findet auch dann Anwendung, wenn die bedungene Menge von 10.000 kg von einem Absender mit höchstens fünf Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in Kralup zur Aufgabe gelangt und in einem Wagen verladen wird. Die Anwendung dieser Bestimmung muss auf sämmtlichen zu einer Wagenladung gehörigen Frachtbriefen Seitens des Absenders vorgeschrieben werden, und muss überdies auf jedem einzelnen Frachtbriefe die Anzahl der zusammengehörigen, eine Wagenladung bildenden Frachtbriefe angeführt sein.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Mauthausen (k.k.St.B.)	Kralup (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	51 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
2298			Eisenerze	Kupferberg	Schönbrunn Mähr.-Ostrau Baschka Trzynietz	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 75·8 75·8 81·7 86·1				
				Schmiedeberg	Schönbrunn Mähr.-Ostrau Baschka Trzynietz					77·0 77·0 82·9 87·3				
2299			Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) B.E.B.	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Tarif Theil II, Heft 1 des österr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	46·0 kr.	41·2 kr.	4·8 kr.				
2300			Fensterglas und ungeschliffene Glastafeln aus der Pos. G—14 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Settenz (A.T.E.)	Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Nachtrag II zum Tarif Theil II, Heft 1 des österr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	a) 145 kr. b) 104 kr.	a) 129 kr. b) 90 kr.	a) 16 kr. b) 14 kr.				
2301			Gebrannter Kalk	Nikolsburg (K.F.N.B.)	Wien (Staatsbahnhof)			Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	24·7 kr.				
				via Lundenburg-Marchegg										
2302			Zinkweiss	Settenz (A.T.E.)	Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. u. St.E.G.) Wien Lagerhaus und Wien Praterquai	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Tarif Theil II, Heft 1 des österr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	192 kr.	151 kr.	41 kr.			Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2303	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Milch bei Aufgabe als Eilgut	Brankowitz (St.E.G.)	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarif der St.E.G.	109·7 kr.	101·7 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
2304			Güter der Classe II, A, B und C und des Specialtarifes 2	Adamsthal	Königgrätz	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife			10 Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger und Aufgeber lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Ueberfuhr der Sendungen vom Bahnhofe in Königgrätz, resp. Adamsthal in eine Maschinenfabrik daselbst bahnämtlich bestätigt sein
			oder vice versa											
2305			Eil- und Frachtgüter	Warnsdorf (B.N.B.)	Chlumetz, Iglau, Kolin, Königgrätz, Kornenburg, Pardubitz, Tinischt, Wichstadtl-Lichtenau, Wien, Jedlesee, Wildenschwert, Brünn, Olmütz, Stadlau und Floridsdorf	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Gemeinsamer Tarif, Theil I		Nachlass der tarifmässigen Anfnahmsbescheinigungsgebühr und Anfnahms-Stempelgebühr		Im Rückvergütungswege	Vorlage der Aufnahmsscheine, bezw. der Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens 3 Monate nach erfolgter Beförderung des Gutes vorzulegen sind		

2306 Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 wird für **Güter der Classen I und II,** welche

a) über die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [M.S.C.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Ausnahme der Sendungen von Olmütz (M.S.C.B.) loco und Olmütz (St.E.G.) loco mit directen Frachtbriefen nach Olmütz (K.F.N.B.) zur Beförderung gelangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter aufgegeben werden;

b) über die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür in Olmütz (K.F.N.B.) anlangen und ab Olmütz (K.F.N.B.) mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [M.S.C.B.]—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie darüber hinaus mit Ausnahme von Olmütz (M.S.C.B.) loco und Olmütz (St.E.G.) loco zur Neuaufgabe gebracht werden, hinsichtlich der Ueberführung von Olmütz (M.S.C.B.) transit oder Olmütz (St.E.G.) transit nach Olmütz (K.F.N.B.) loco und vice versa, sofern die tarifmässige Minimalgebühr von 40 Hellern per Sendung zur Einhebung gelangte, im **Rückvergütungswege** die Frachtberechnung für das tarifmässige Berechnungsgewicht zugestanden.

Die Rückvergütung der Differenzfracht wird im Falle

a) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Olmütz (K.F.N.B.) und im Falle

b) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe ab Olmütz (K.F.N.B.) geleistet.

Diese Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Olmütz (K.F.N.B.) darüber enthalten, dass die Sendungen unter Bahnaufsicht gestanden sind.

Die Bestätigung ist stets sogleich, und zwar im Falle

a) bei der Weitersendung als Sammelgut, und im Falle

b) bei der Weitersendung als Stückgut einzuholen.

Die Weitersendung hat stets binnen drei Tagen nach erfolgter Ankunft der Güter in Olmütz (K.F.N.B.) zu erfolgen. Der Rückvergütungsanspruch muss spätestens zwei Monate nach der Weitersendung gestellt werden, widrigenfalls derselbe als erloschen zu betrachten ist.

Die vorgelegten Frachtbriefe werden nach geleisteter Rückvergütung **nicht** wieder zurückgestellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2307	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Stationen der St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Local-, bezw. österr. Verbandstarife	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Anf den Reclamanten als Absender lautende, behördlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Bahnen tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Diese Frachtsätze gelangen nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Aussig				64·5		12·8			
					Berkovic-Melnik				55·0		3·3			
					Bodenbach				66·5		14·8			
					Hrobec				59·5		7·8			
					Jenšovic				53·5		1·8			
					Knobis				57·0		5·3			
					Lobositz				62·5		10·8			
					Mühlbansen				52·0		0·3			
					Nestersitz-Pömmerle				66·5		14·8			
					Randnic				58·5	51·7	6·8			
					Salesl				64·0		12·3			
					Schönpriesen				66·5		14·8			
					Střebichovic-Vinařic				57·0		5·3			
					Theresienstadt				61·0		9·3			
					Topkovic-Kartic				66·5		14·8			
					Wegstädtl-Hněvic				57·0		5·3			
					Weltrus				52·5		0·8			
					Stationen der Oe.N.W.B.				Bestehen keine directen Frachtsätze	51·7				
					Aussig									
					Gross-Priesen									
					Leitmeritz									
					Melnik									
					Polep									
					Schreckenstein									
					Tetschen									
					Tichlowitz									
					Wegstädtl									
					Bodenbach B.N.B.					51·7				
					Komotau A.T.E. und B.E.B.				Verschieden	67·7	Verschieden			
					Saaz B.E.B.					69·0				
					Prag St.E.G. od. Oe.N.W.B. trs. (für ausländ. Stationen)				46·5	39·6	6·9			
					Bubna St.E.G. transit (für ausländische Stationen)				46·5	39·6	6·9			

2308

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	Gerste zur Verarbeitung in Rollgerstefabriken in Gaya *)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Gaya loco
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen / Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, resp. Tarif, Theil II, Heft 1 des österr. Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz / 45·5 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	42·3 kr. / 41·9 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3·6 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	Auf die nebenstehenden Frachtsätze wird kein weiterer Nachlass gewährt. *) Die betreffenden Rollgerstefabriken in Gaya haben auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Gerste thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihren Etablissements bezogen wurde

2309

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

| | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2310	**Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Coaks	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby und Strebichovic-Vinafic (auch Libušiner Schacht)	Den Stationen von Střelic bis Grussbach-Schönau und von Possitz bis Zuaim (excl.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 47·0		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
					Den Stationen von Grussbach-Schönau (excl.) bis Stadlau und nach Wien (St.E.G.)					48·0				
					Schwechat-Kledering					49·0				
					Grammat-Neusiedl					49·5				
					Klein-Neusiedl					51·4				
2311	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steinkohle und Coaks	Kralup St E.G. loco und transit	Olmütz St.E.G. Landskron Dašic Moravan Uhersko Zamrsk Chotzen	Anfgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif, Theil II, Heft 3		Kreuzer 43·0 42·6 35·0 35·2 35·2 35·2 36·0	38 40 34 34 34 34 34	5·0 2·6 1·0 1·2 1·2 1·2 2·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
					Stationen der Localbahn Brünn-Tischnowitz				Verschieden			4·0		
					Abtsdorf, B.-Trübau, Triebitz, Rudelsdorf, Sichelsdorf, Budigsdorf, Hochstein, Hohenstadt, Lukawetz, Müglitz, Littau, Schwarzbach, Stefanau, Adamstbal, Blansko, Raitz, Skalic-Boskovic, Lettovic, Brüsan-Brünnlitz, Greifendorf und Zwittau				Verschieden	39·5				
2312	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	B.E.B.	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Strebichovic-Vinafic (auch Libušiner Schacht)	Nemotitz oder Gaya	Anfgabe in ganzen Wagenladungen: Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehuugsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2313	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Altkladno Bnschtčhrad Duhy Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Lihušiner Schacht)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif vom 1. März 1894	19·7 Kreuzer	18·7 Kreuzer	1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
2314	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtčhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno Altkladno Neukladno Bnschtčhrad Duby Střebichovic-Vinařic (auch Lihušiner Schacht)	Gross-Meseritsch (via Brünn)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden		7 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
2315	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtčhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Altkladno Buschtčhrad Duhy Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Lihušiner Schacht)	Bodenbach St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	33·5 Pfennige		Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen an Organe oder Dienststellen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen adressirt sein
2316	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtčhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno Buschtčhrad Duby Kladno Neukladno	Marchegg loco nnd transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	51·6 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
				Střebichovic-Vinařic (auch Lihušiner Schacht)				69·7 kr.		51·6 kr.	18·1 kr.			

Fortlaufende Nummer	2317	2318	2319	2320
1				
Die Publication erfolgt und im	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2				
der Namen	Localbahn Svoleñoves-Smečna			Südbahn-Gesellschaft
für Artikel	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Coaks	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere und von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Magnesia-Kalksteine
3				
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bubna (Bahnhof der St.E.G.)	Kralup	Mitterdorf S.B. via Gr.-Neusiedl—Stadlau
4				
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Svoleñoves	Prag Hrabovka transit	Bubenč / Bubna St.B.G. / Prag St.E.G.	Marchegg St.E.G. transit
5				
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen
6				
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897
7				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif, Tbell II, Heft 3, vom 1. März 1888	Localtarif	Ausnahmetarif für mineralische Kohle etc. vom 1. März 1888	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
8				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	7·5 kr.	6·7 kr.	8·1 kr.	Besteht kein directer Frachtsatz
9				
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	6·0 kr.	5·7 kr.	7·1 kr.	32·5 kr.
10				
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1·5 kr.	1·0 kr.	1·0 kr.	
11				
Art der Durchführung	Im Abrechnungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
12				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
13				
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressirt sein			Der vorstehende Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche in Mitterdorf mit directen Frachtbriefen nach den unterhalb Kőbánya liegenden Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen aufgegeben werden
14				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2321	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 h des Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband-Tarifes. Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Grund-Georgenthal, Niedergrund	Burgstädt Colditz Flöha Mittweida Niederwiesa	Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. December 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband-Tarif, Theil II., Heft 1, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennige 60 59 54 56 55		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
2322	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	2699 Chotzen. Profil 2700	Ubersko	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	„Temporärer Anhang" zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1896	5 kr.	4 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898, widrigenfalls jeder Retractanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenhau bestimmt und an das betreffende Gemeindeamt adressirt sein
2323	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Classen I, II und A, und zwar:											
			Classe I	Olmütz	Bautsch				kr.	kr.	kr.			
			„ II						76·5	57·5	19			
			„ A						64	45	19			
									53·7	41·9	11·8			
			Classe I	Troppau K.F.N.B.					68·2	52·2	16			
			„ II						57	43·9	13·1			
			„ A						48·8	43·9	4·9			
				bew. vice versa										
			Schiefer	Bantsch	Olmütz loco und transito	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	31·9	25·7	6·2	Im Kartirungswege		
			Tschirm		Olmütz loco und transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			27·9	24	3·9			
					Sternberg				29·7	27·9	1·8			
					Wrbatek				29·6	27·6	2			
					Prossnitz				30·6	29·4	1·2			
					Bedihošt				30·5	30·2	0·3			

Fortlaufende Nummer	2323	2325	2324
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kleine Pferde (Ponnies) und von solchen abstammende Fohlen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Chrzanow (Frachtenstation)	Oele, mineralische, in Fässern, der Pos. O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 (excl. Petroleum)	Zinkblech (Walzzink)
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Nordbahnhof	Wien Nord- oder Staatsbahnhof loco	Karolinegrube R.O.U.E. / Karolinegrube O.S.E. / Morgenroth
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Galaz und Braila über Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
und gilt in der Zeit	Die Transporte müssen für das westliche Ausland bestimmt sein. Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammt-Bodenfläche des verwendeten Wagens ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. Die Beistellung von Wagen mit bestimmter Ladefläche kann nicht beansprucht werden	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Verbands-Gütertarife, Theil II, für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jäuner 1897	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarif der Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof vom 1. April 1895
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	474·4 kr. pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens	54·5 kr.	Schnitt-Tafel I, Artikeltarif Nr. 2 c: 155 / 155 / 158 Centimes Gold
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	402·— kr.	47·8 kr.	Schnitt-Tafel I, Artikeltarif Nr. 2 c: 112 / 112 / 115
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	72·4 kr.	6·7 kr.	43 / 43 / 43
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bis Wien-Nordbahnhof auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und ab Wien-Westbahnhof auf dieselbe Firma als Versenderin lautende Anfnahmsbescheinigungen für den Weitertransport nach dem westlichen Auslande, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Die Begünstigung findet nur auf die unter dem Namen „Koniki“ bekannten kleinen Landpferde und Fohlen dieser Rasse, nicht aber auf Pferde eines grösseren Schlages oder auf von letzteren abstammende Fohlen Anwendung		Die Transporte müssen im Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B. zur Abfertigung gelangen und der Nachweis erbracht werden, dass die ganzen Sendungen per Schiff nach Galaz, bezw. Braila weiter verfrachtet wurden

Fortlaufende Nummer	2327	2328		2329
Die Publication erfolgt und im	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel der	Glas und Glaswaaren der Pos. G-14, 20, 21 und 22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, und zwar:	Glas- und Glaswaaren der Pos. G-14, 20 und 22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Glaswaaren der Pos. G-21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rohtabak
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	2. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Krasna	Krasna		Zauchtel transito (für Sendungen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wsetin / Krasna / Wall.-Meseritsch transito / Wsetin / Krasna / Wall.-Meseritsch transito	Bautsch		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Oderberg transito / Olmütz transito / Oderberg transito / Olmütz transito	Oderberg transito	Olmütz transito	Bautsch
	Anfrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lauteuden Frachtbriefen. Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarif vom 1. Jänner 1897		Gehührentarife für die Localbahnen des Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Verschieden	35·4 kr.	43·8 kr.	24 kr.
Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	39·3 / 51·7 / 28·7 / 28·7 / 41·0 / 21·7 / 21·7 kr.	30·7 kr.	32·3 kr.	20 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr) per 100 kg	Verschieden	4·7 kr.	11·5 kr.	4 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege		Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden und auch einen Refactiestempel Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen				
	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2330	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Theil III, Tarifheft 2 des Oest.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Verschieden	Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localtarifes (Theil II) der königl. ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Februar 1892 für die Station Holics, erhöht um 5 kr. per 100 kg, sofern sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben, als über die Instradirungsroute laut der Instradirungs-Tabellen zu Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österr. Bahnverwaltungen getragen

Die ziffermässig gleichen Frachtsätze wie die vorstehend für Getreide zugestandenen werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung angewendet. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

2331	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung v. mindestens 1000 Liter pro Frachtbrief	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar: Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	35·2 kr.	20·— kr.	15·2 kr.	Im Kartirungswege	Bezüglich der im Rückvergütungswege begünstigten Transporte auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche einen Rückvergütungsstempel Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				bezw. vice versa										
			2. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, sowie leer zur Füllung gehende, gebrauchte und leer retourgehende Wein-, Weinmost und Essigfässer bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof				Verschieden	kr. 28·1	Verschieden			
					Marchegg					23·—				
				bezw. vice versa										
			3. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, in Fässern, bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Hohenau und den in der Richtung gegen Lundenburg darüber hinaus gelegenen Stationen, dann nach Dürnkrut				Verschieden	Verschieden	2·— kr.	Im Rückvergütungswege		Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2332	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10.000 kg	Angern	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894; dann Anhang zu den Tarifen für den Oesterr. Eisenbahnverband	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Dürnkrut					29·0	25·5	3·5			
				Hohenau					36·5	32·5	4·0			
				Lundenburg					46·0	42·0	4·0			
				Branowitz					63·0	59·0	4·0			
				Rohrbach i. M.					67·0	63·0	4·0			
				Göding					56·5	52·5	4·0			
				Rohatetz					60·0	56·0	4·0			
				Bizenz-Pisek					66·5	62·5	4·0			
				Hradisch					73·0	69·5	3·5			
				Kojetein					97·0	91·0	6·0			
				Chropin					99·5	93·5	6·0			
				Bedihošt					103·0	97·0	6·0			
				Hullein					88·5	82·5	6·0			
				Kremsier					92·0	86·5	5·5			
				Prerau					96·0	90·0	6·0			
				Olmütz					106·9	101·0	5·9			
				Leipnik					103·5	97·5	6·0			
				Troppau K.F.N.B.					147·7	141·5	6·2			
				M.-Ostrau					136·6	130·0	6·6			
				Chybi					156·2	149·9	6·3			
				Angern	Wien Nordbahnhof-Donauuferbahnhof transito				25·5	24·0	1·5				
				Dürnkrut					30·5	29·5	1·0			
				Hohenau					38·0	36·5	1·5			
				Lundenburg					47·0	46·0	1·0			
				Branowitz					64·5	63·0	1·5			
				Rohrbach i. M.					68 5	67·0	1·5			
				Göding					57·5	56·5	1·0			
				Rohatetz					61·0	60·0	1·0			
				Bisenz-Pisek					67·5	66·5	1·0			
				Hradisch					74·5	73·5	1·0			
				Kojetein					98·0	95·0	3·0			
				Chropin					101·0	97·5	3·5			
				Bedihošt					107·0	101·0	6·0			
				Hullein					89·5	86·5	3·0			
				Kremsier					93·5	90·5	3·0			
				Prerau					97·0	94·0	3·0			
				Olmütz					108·3	105 0	3·3			
				Leipnik					105·0	101·5	3·5			
				Troppau K.F.N.B.					148·6	145·5	3·1			
				M.-Ostrau					137·6	134·0	3·6			
				Chybi					157·1	153·9	3·2			
				Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Wien Nord- oder Staatsbahnhof				68·0	64·0	4·0			
				Brünn Nordbahnhof	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.				72·0	68·0	4·0			
				Angern	K r a k a u				175·4	167·9	7·5			
				Dürnkrut					172·2	164·9	7·3			
				Hohenau					167·4	160·4	7·0			
				Branowitz					166·4	159·5	6·9			
				Rohrbach i. M.					163·8	157·1	6·7			
				Kojetein					126·1	121·0	5·1			
				Chropin					123·7	118·5	5·2			
				Bedihošt					138·1	133·5	4·6			
				Hullein					125·1	120·0	5·1			
				Leipnik					110·7	105·0	5·7			
				Lundenburg					161·6	155·0	6·6			
				Brünn					158·1	151·7	6·4			
				Göding					154·9	148·7	6 2			
				Rohatetz					152·6	146·6	6·0			
				Bisenz-Pisek					146·2	140·0	6·2			
				Hradisch					140·0	133·5	6·5			
				Kremsier					129·0	124·0	5·0			
				Prerau					117·9	112·5	5·4			
				Olmütz					129·0	124·0	5·0			
				Troppau K.F.N.B.					93·5	89·5	4·0			
				M.-Ostrau					77·0	73·0	4·0			
				Chybi					54·0	50·0	4·0			
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft			Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Wien Nord- oder Staatsbahnhof				75·5	72·0	3·5			
				Ung.-Ostra					73·0	68·0	5·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2333	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	1. Güter aller Art, in gewöhnlicher Fracht, nach und von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach und von den Stationen der Strecke Lyon—La Tour du Pin—Grenoble und den südlich und westlich davon gelegenen Stationen 2. Vegetabilische Oele aller Art, in gewöhnlicher Fracht, von Marseille	Altmünsterol Grenze	Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) (Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens ad 1. a) 7.000 kg b) 10.000 kg ad 2. a) 5.000 kg b) 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kein directer Frachtsatz	Mark 3·51 3·24 3·04 2·39		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
2334	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Locomotiv-Tenderhüchsen und Kessel als Frachtgut	Wörgl	Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit	Die Direction der Achenseebahn muss auf den Frachtbriefen beim Versandt der Transportgegenstände nach der Reparaturwerkstätte als Absenderin und beim Bezuge derselben aus der Reparaturwerkstätte als Empfängerin erscheinen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	107 kr. ö. W.	71 kr. ö. W.	36 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
				oder umgekehrt										
2335	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier in ganzen Bogen	Gródek	Triest Südbahn und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief Einhaltung der bezüglich des Ausnahmetarifes XI im nebengenannten Tarife festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	234	192	42	Im Kartirungswege		
				Złoczów					260	200	60			
				Bielitz					194	164	30			
				Saybusch-Zablocie					199	153	46			
				Gródek	Triest Freihafen Südbahn und Fiume Freihafen	Im See-Exportverkehre nach dem Auslande über Triest und Fiume Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief			234	189	45			Diese Frachtsätze finden nur bei Einhaltung der im nebengenannten Tarife, Abschnitt B, Seite 7, enthaltenen Bestimmungen Anwendung
				Złoczów					260	196	64			
				Bielitz					194	161	33			
				Saybusch-Zablocie					199	152	47			
									Kreuzer ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2336	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineral-Schmieröle	Triest	Bécbovic	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief;		Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif bezw. Localtarife	158	109	49	Im Kartirungswege		
				Finme					178	129	49			
			Gebrauchte, leer retourgehende Mineral-Schmierölfässer (auch solche aus Eisen)	Bécbovic	Triest	das wirkliche Gewicht der Sendung unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Fässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch Arbeitskräfte der Partei ein-, bezw. ausgeladen werden; Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	kr. ö. W.				
					Finme				Directe Frachtsätze bestehen nicht	158	Verschieden			
										178 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer				
2337	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Schwartenbretter zu Grubenzwecken	Volócz	Domhrau	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Jahres 1897	Localtarife	71 kr.			Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
61	138 vom 1. December 1896	2118	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	„Ermässigte Frachtsätze" für den frachtgutmässigen Transport von diversen Stück- und Wagenladungsgütern	Wien	diversen ungarischen Stationen und vice versa	Der in der Tabelle A) für Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen von oder nach Báziás nach oder von Wien St.E.G. und K.F.N.B. bezifferte Frachtsatz per 523 Heller ist auf 524 Heller pro 100 kg richtig zu stellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 142. Wien, 10. December 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. December 1896, Z. 15.433/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Von dem kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest ist mit Schreiben vom 17., 21 und 22. v. Mts. im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, nachstehend genannte und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahnen, und zwar:

1. die am 26. October 1896 eröffnete Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza,
2. die am 27. October 1896 eröffnete Localbahn Garam-Berzencze—Léva,
3. die am 4. October 1896 eröffnete Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palánka,

und ferner die am 3. November 1896 eröffnete Theilstrecke Budapest-Angyalföld—Ó-Buda der ebenfalls im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest-Esztergom

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichniss der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

a^3 die Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza;
b^3 die Localbahn Garam-Berzencze—Léva;
c^3 die Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palánka.

Eine Aenderung der Liste in Folge Eröffnung der neuen Theilstrecke der Localbahn Budapest-Esztergom ist nicht erforderlich, da diese unter lit. m^2 der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Linien bereits eingetragen ist.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecken auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 1. December 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 5. December 1896.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das öffentlichrechtliche Interesse, welches das Aerar und die Staatsverwaltung daran haben, dass einem Staatsbeamten die ihm gebührenden, der Execution entzogenen Bezüge ungeschmälert erhalten bleiben, erlischt mit dem Tode dieses Staatsbeamten, und die Finanzprocuratur ist daher nach diesem Zeitpunkte zur Bestreitung einer auf solche Bezüge geführten Execution nicht mehr legitimirt.

(Entscheidung vom 14. April 1896, Z. 4406.)

Das Gericht erster Instanz hat wegen einer Forderung von 30 fl. die executive Einantwortung der der Verlassenschaft nach einem verstorbenen Staatsbeamten an das Aerar zustehenden Forderung an Diätenpauschale und Subsistenzzulage im Gesammtbetrage von 44 fl. bewilligt.

Den dagegen ergriffenen Recurs der k. k. Finanzprocuratur nomine des Aerars hat das k. k. Oberlandesgericht abgewiesen, weil das öffentlichrechtliche Interesse, welches das Aerar und die Staatsverwaltung daran haben, dass die den Staatsbeamten ausser den im § 1 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, angeführten ständigen Bezügen gebührenden, gemäss § 3 dieses Gesetzes der Execution entzogenen anderweitigen Bezüge denselben ungeschmälert erhalten bleiben, im vorliegenden Falle durch den Tod des bezugsberechtigten Staatsbeamten erloschen ist und in Folge dessen das Aerar zur Anfechtung des in Rede stehenden Executionsbescheides nicht legitimirt ist.

Dem ausserordentlichen Revisionsrecurse der k. k. Finanzprocuratur fand der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 14. April 1896, Z. 4406, keine Folge zu geben, weil der in Rede stehende Executionsbescheid Seitens der Vertreter der Verlassenschaft nicht in Beschwerde gezogen wurde und das Aerar aus den der oberlandesgerichtlichen Entscheidung beigefügten zutreffenden Gründen zur Anfechtung dieses Executionsbescheides nicht legitimirt ist.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 539. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. December stellten die Abgeordneten Bazzanella und Genossen an Ihre Excellenzen die Herren Handels- und Eisenbahnminister nachstehende Interpellation:

Die Localbahn Trento-Tezze ist schon seit dem 26. April dem Verkehre übergeben worden; allein der Anschluss derselben mit dem adriatischen Netze der königl. italienischen Bahnen bleibt noch immer aus. Die Ausführung dieser Verbindung ist eine dringende Nothwendigkeit; so lange die Valsuganabahn eine Sackbahn bleibt, können sich die an den Bau derselben in wirthschaftlicher und finanzieller Bezichung gehegten Hoffnungen nur in geringem Masse erfüllen, und die erzielten Vortheile sind in keinem richtigen Verhältnisse zu den vom Staate, Land und Gemeinden gebrachten Opfern.

Der Artikel XIII des Friedenstractates vom 3. October 1866 lautet wie folgt:

„Die Regierungen von Oesterreich und Italien, in dem Wunsche, die Beziehungen zwischen ihren Staaten zu erweitern, verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zu erleichtern und die Errichtung neuer Linien zu begünstigen, um die österreichischen und italienischen Bahnnetze unter einander enge zu verbinden."

Und noch deutlicher kommt dieser Gedanke im Schlussprotokoll zu dem Postvertrag zwischen Oesterreich und Italien vom 23. April 1867 zum Ausdruck, wo gesagt wird:

„Die vertragenden Theile verpflichten sich gegenseitig, in ihrem respectiven Gebiete den Bau derjenigen Eisenbahnstrecken zur directen Verbindung der österreichischen mit den italienischen Eisenbahnlinien und umgekehrt zu begünstigen und zu concessioniren, welche von einer der beiden Mächte bis zur Grenze bei Primolano auf der einen Seite und bis zur Grenze Friauls bei Pontebba auf der anderen Seite etc."

Nun, die Ausführung der Eisenbahnlinie von Primolano nach Bassano, welche die Verbindung der Valsuganabahn mit dem Eisenbahnnetze des italienischen Reiches herstellen würde, wurde bis heute noch nicht in Angriff genommen, obwohl keine ernsten Hindernisse bestehen, da die vorgebrachten Bedenken gegen die Leistungsfähigkeit der normalspurigen Valsuganabahn ohne grössere Umbauten behoben werden können.

In Anbetracht der vorerwähnten Thatsachen erlauben sich die Unterfertigten, an Ihre Excellenzen die Herren Handels- und Eisenbahnminister folgende Fragen zu richten:

„1. Hat die hohe Regierung im Laufe der letzten Zeit bei der königl. italienischen Regierung welche Schritte gethan, um das Zustandekommen der Verbindungslinie zwischen der Valsuganabahn und den königl. italienischen Bahnen zu beschleunigen?

2. Im bejahenden Falle, zu welchem Ergebnisse haben diese Verhandlungen geführt?

3. Im verneinenden Falle, gedenkt die hohe Regierung in der nächsten Zeit die diesbezüglichen Schritte zu thun?"

Ferner richteten die Abgeordneten Hájek und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister folgende Interpellation:

Laut Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag wurde mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums angeblich wegen gesteigerten Güterandranges auf sämmtlichen Linien der k. k. Staatsbahn-Directionen Prag und Pilsen die tarifmässige Frist für die Beladung und Entladung der Güterwagen vom 6. November 1896 bis auf Widerruf auf sechs Tagesstunden festgesetzt.

In den uns aus den Kreisen der interessirten Industriellen zugekommenen Beschwerden wird diese Massregel als eine vexatorische und verkehrsschädliche bezeichnet, nachdem es in Folge der zu kurz bemessenen Frist für die Beladung und Entladung der Güterwagen in vielen Stationen geradezu unmöglich gemacht wird, die zur Verfrachtung bestimmten Güter rechtzeitig zu übernehmen, wodurch den Interessenten oft grosse vermögensrechtliche Nachtheile entstehen.

Aus diesem Anlasse stellen die Gefertigten die Anfrage:

„Ist Euere Excellenz gencigt, die hier erwähnte Kundmachung der k. k. Staatsbahn-Direction ausser Kraft zu setzen und die normale Frist für die Beladung und Entladung der Güterwagen an den sämmtlichen Linien der k. k. Staatsbahn-Directionen Prag und Pilsen wieder einzuführen?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung der Ladestelle Radwanitz in eine Frachtenstation.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Ausgestaltung der Ladestelle Radwanitz der Linie Wien—Krakau zu einer Verkehrs- und Frachtenstation im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 8863/IV.]

— (Aufstellung eines hölzernen Kohlenschuppens in Mähr.-Weisskirchen.) Die k. k. mährische Statthalterei hat deu Bauconsens für die Herstellung eines hölzernen Kohlenschuppens in der Station Mähr.-Weisskirchen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 8909/IV.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in Stramberg.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes und Herstellung der Veranda in der Station Stramberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 8966/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Tor-Zichyfalva—Denta. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Tor-Zichyfalva—Denta (eventuell Detta) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1895, Vorconcession Post 2) angeordnet. Die in Ergänzung ihres Betriebsnetzes von der Direction der im Staatsbetriebe stehenden Torontáler Localbahnen projectirte Linie wird von der Station Tor-Zichyfalva der gesellschaftlichen Linie Szécsány—Versécz in süd-südöstlicher Richtung abzweigen und diese entweder beim Wächterhause Denta oder in der diesem nächstgelegenen Station Detta mit der Linie Temesvár—Báziás verbinden. Die Gesellschaft beabsichtigt, diese Linie von Tor-Zichyfalva aus in südlicher Richtung bis zur Station Alibunár ihrer Linie Versecz—Kubin-Dunapart zu verlängern (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1893), wodurch von Temesvár aus via Detta—Tor-Zichyfalva—Alibunár—Kubin-Dunapart die derzeit kürzeste Verbindung mit dem Donau-Umschlagplatze Kubin geschaffen wird.

Localbahn Zólyom-Brezó—Erdököz - Tiszólcz. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes der restlichen Theilstrecke Erdököz—Tiszolcz.) Am 30. November fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums Dr. Arpád Képessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der den Betrieb übernehmenden Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der zweiten Theilstrecke Erdököz—Tiszólcz der concessionirten Localbahn Zólyom-Brezó—Erdököz—Tiszólcz (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1895) statt. Nachdem die Commission den Zustand des Baues und der Betriebseinrichtungen der begangenen Linie, welche von der Bauunternehmungsfirma Mandel-Hoffmann & Quittner erbaut wurde, als durchaus entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Verkehres, der am 1. December aufgenommen wurde. Mit der Inbetriebsetzung der Gebirgsstrecke Erdököz—Tiszólcz, welche die im Vorjahre eröffnete 26 km lange Strecke von Zólyom-Brezó bis Erdököz ergänzt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5), gelangt in Ungarn zum ersten Male, mit Benützung der entsprechenden Locomotiven bei normalspurigen Bahnen, das Abt'sche Zahnradsystem zur Verwendung. Es haben auch die neuesten Verbesserungen, die der Erfinder, Ingenieur Roman Abt, an seiner Locomotive vorgenommen hat, bei dieser Bahn bereits praktische Verwerthung gefunden. Vom volkswirthschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkte ist diese Bahn besonders wichtig, da die mit dieser Bergbahn gemachten Erfahrungen von den Ungarischen Staatsbahnen bei dem Bau von Nebenbahnen mit stark steigendem Terrain ausgenützt werden sollen. Von Tiszólcz aus findet die neueröffnete Linie Anschluss an die projectirte Linie Tiszólcz—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58). Durch die Gesammtlinie Zólyom—Zólyom-Brézo—Tiszólcz—Murány und deren projectirte Fortsetzung Murány—Poprád-Felka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1895, Vorconcession Post 1a, b, c, d) wird die Hauptlinie Budapest—Zólyom—Ruttka von Zólyom in westnördlicher Richtung mit der Hauptlinie Ruttka—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbunden werden.

Projectirte Localbahn Tiszolcz-Murány. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Tiszolcz-Murány (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 58) angeordnet. Die projectirte Linie wird von der Endstation Tiszolcz der als Sackbahn endigenden Localbahn Feled-Tiszolcz aus diese im Bereiche des Comitates Gömör mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Localbahn Pelsöcz-Murány verbinden, ferner nach Ausbau der restlichen Theilstrecke Erdököz—Tiszolcz der projectirten Localbahn Zólyom-Brezó—Erdököz—Tiszolcz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5) Anschluss an die Linie Zólyom—Besztercze-Bánya—Zolyom-Brezó der kgl. Ungar. Staatsbahnen finden.

Vissovölgy- (Vissothal-) Bahn (Vissovölgy - Borsa). (Politisch-administrative Begehung.) Der königl. ungarische Handelsminister hat den Vollzug der politisch-administrativen Begehung der von der Station Vissovölgy der Hauptlinie Marmaros-Sziget—Vissovölgy—Körösmezö aus im Bereiche des Comitates Marmaros im Vissothale projectirten Localbahn Vissovölgy—Borsa für den 18. December angeordnet. Der Hauptzweck dieser Karpathenbahn ist die Ermöglichung der Exploitirung der dortigen Hochwaldbestände und Sägewerkserzeugnisse.

Localbahn Tepla - Trencsén — Trencséntepla - fürdö. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Stadtgemeinde Trencséntepla-fürdö (Bad Trencsin) haben den Beschluss gefasst, die Station Tepla-Trencsén der Linien Galantha—Tepla-Trencsén—Zsolna, Marchegg—Pozsony—Galgócz-Lipótvár—Tepla - Trencsén und Tepla - Trencsén — Vlaraszóros (Vlarapass) durch den Bau einer Eisenbahn in den Weltverkehr einzubeziehen. Die Kosten dieser 5·4 km langen, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit 210.000 fl., d. i. 38.888 fl. per laufendes Kilometer, bemessen. Durch den projectirten Ausbau der Linie Tepla-Trencsén—Nagy-Zambokrét—Aranyos-Maroth eventuell bis zur Station Nagy - Tapolcsány (nächst Zambokrét) der Linie Tótmegyer—Privigye (Nyitrathalbahn) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64, Vorconcession Post 2 a, b) wird die derzeitige Entfernung zwischen Budapest und Tepla-Trencsén um circa 40 km und durch Anschluss von Zambokrét aus an die als Sackbahn endigende Linie Tótmegyer—Aranyos-Maroth—Kis-Tapolcsány um circa 60 km abgekürzt werden. Der Bau der Verbindungsbahn zwischen Station und Badeort-Stadt Trencsén wird nach Erhalt der Concession sofort in Angriff genommen und bis Beginn der Badesaison 1897 fertiggestellt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung des Verkehres der Luxuszüge zwischen Budapest und Fiume während der Wintersaison.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Verkehr der zwischen Budapest und Fiume bisher zweimal wöchentlich in beiden Richtungen activirt gewesenen Luxuszüge mit 1. December eingestellt wurde.

Ausland.

Italien. (Revision der Signalordnung.) Am 24. November hat in Mailand bei der General-Direction der Mittelmeerbahn eine Conferenz der Vertreter dieser Verwaltung und jener der Adriatischen Eisenbahn stattgefunden, welche die Revision der bestehenden Signalordnung vom Jahre 1886 zum Gegenstande hatte, zu dem Zwecke, damit die in dem letzten Decennium gemachten Erfahrungen entsprechend ausgenützt werden. In dieser Conferenz wurden auch die definitiven Bestimmungen für den Blockdienst festgesetzt, welchen die Mittelmeerbahn schon auf den Linien Turin—Trofanello und Genua—Sarzana eingeführt hat, und welchen die Adriatische Eisenbahn auf der Strecke Bivio—Acquabella—Limito zu activiren im Begriffe steht. Diese Bestimmungen werden der Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

— (Elektrische Eisenbahn Rom-Frascati.) Die Ingenieure Banco und Kroz haben der Provinz und dem Municipium von Rom ein Project für die Anlage einer elektrischen Eisenbahn von Rom nach Frascati vorgelegt. Das anzuwendende Förderungssystem ist dasselbe wie auf der Linie S. Silvestro—Teruini. Diese neue elektrische Linie würde vom Centrum von Rom ausgehen, und betrage die Fahrtdauer bis Frascati eine Stunde. Die Länge der Linie ist im Projecte mit 19 km, die Maximalsteigung mit 7·53 pCt. bis 7·93 pCt. angeführt. Die Linie würde innerhalb der Stadtmauern durch die Strassen: Via Emanuele-Filiberto, Viale Manzoni, Via Principe Umberto, Via Manin und sohin zur Eisenbahnstation führen, so dass die Reisenden in die Lage kämen, den Anschluss zu den Ankünften und Abfahrten aller Züge zu finden.

— (Generalversammlung der Actionäre der Mittelmeerbahn.) Am 25. November hat in Mailand die Generalversammlung der Actionäre der Mittelmeerbahn stattgefunden. An derselben nahmen 88 Actionäre, 11.702 Actien und 23.333 Stimmen repräsentirend, theil. Nach Verlesung des Berichtes des Verwaltungsrathes und des Rechenschaftsberichtes wurde von einem Actionär eine Erklärung der „Vereinigten Eisenbahnbediensteten", verschiedene Reclamationen gegenüber der Verwaltung enthaltend, verlesen und der Präsidentschaft vorgelegt. Ueber Interpellation eines Actionärs erörterte der Generaldirector, Commendatore Massa, eine Reihe von getroffenen Massnahmen, welche weitgehende Ersparnisse in der Centralverwaltung bezwecken. Der Rechnungsabschluss wurde einstimmig genehmigt und sohin zu den Wahlen geschritten. Es wurde zum Administrator Conte Bellinzaghi und zum Präsidenten des Verwaltungsrathes Conte Sanseverino-Vimercati wiedergewählt. Generaldirector verbleibt Commendatore Massa.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Am 30. September 1896 war der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . . .	46	—	46
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern . . .	17	—	17
Tenderlocomotiven (für den Zugsdienst):			
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Zusammen . . .	156	—	156
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Break-Wagen .	5	—	5
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	68	—	68
Gemischte I. und II. Classe . . .	103	—	103
Wagen III. Classe	226	—	226
Gemischte II. und III. Classe . . .	10	—	10
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe	—	—	—
Wagen II. Classe	—	—	—
Gemischte I. und II. Classe . . .	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Zusammen . . .	456	—	456
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Closet	10	—	10
Zusammen . . .	80	—	80
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Frachten und Vieh, gedeckt .	1144	—	1144
„ „ offen, hochbordig . .	302	—	302
„ „ niederbordig	486	—	486
„ „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
„ „ hochbordig, à 30 t .	10	—	10
„ „ niederbordig, à 30 t .	10	—	10
Cisternenwagen	21	—	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Zusammen . . .	2019	—	2019

— (Einnahmen der italienischen Eisenbahnen.) Aus dem von dem königlichen General-Inspectorate der Eisenbahnen jüngst veröffentlichten Ausweise ist zu entnehmen, dass die italienischen Linien in dem Zeitraume vom 1. bis zum 31. Juli eine Approximativ-Gesammteinnahme von 20,710.203 Lire, um 473.028 Lire weniger als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, erzielt haben. Die mittlere Länge der Linien betrug in dem bezeichneten Zeitraume 15.440 km, d. i. um 235 km mehr als im Vorjahre; die kilometrische Einnahme belief sich auf 1341 Lire, um 61 Lire weniger als im Vorjahre. Auf die drei grossen Netze und die übrigen Liniengruppen vertheilen sich diese Ziffern wie folgt:

Vom 1. bis 31. Juli 1896:

	Länge	Brutto-Einnahmen	Kilometrische Einnahmen
Mittelmeernetz	km 5765	10,505.130	1823
Adriatisches Netz	„ 5602	7,969.912	1422
Sicilisches Netz	„ 1093	794.584	727
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta . .	„ 140	90.200	644
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ 411	139.022	338
Sardische Secundärbahnen .	„ 594	72.919	122
Diverse Eisenbahnen . . .	„ 1840	1,138.436	618
Differenz im Vergleiche zum Vorjahre:			
Mittelmeernetz	„ + 224	+ 69.065	— 62
Adriatisches Netz	„ + 66	— 483.272	— 104
Sicilisches Netz	„ —	— 15.222	— 13
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta . .	„ —	— 7.944	— 57
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ —	— 6.591	— 16
Sardische Secundärbahnen .	„ —	— 5.779	— 10
Diverse Eisenbahnen . . .	„ + 45	— 23.285	— 29

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXLVI. Stückes.) Das am 2. December herausgegebene CCXLVI. Stück enthält unter

Nr. 2724: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 29. November 1896, Z. 33.676, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus den ungarischen Comitaten Heves und Csongrád.

— (Inhalt des CCXLVII. Stückes.) Das am 3. December herausgegebene CCXLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2725: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. December 1896, Z. 109.602, betreffend die Zufuhr von Schweinen aus den wegen Schweinepest gesperrten Gebieten in Ungarn und Croatien-Slavonien nach dem städtischen Schlachthause im XII. Bezirke (Meidling) in Wien.

— (Inhalt des CCXLVIII. Stückes.) Das am 4. December herausgegebene CCXLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2726: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. December 1896, Z. 193.103, betreffend Einschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien nach Böhmen.

— (Inhalt des CCXLIX. Stückes.) Das am 5. December herausgegebene CCXLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2727: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 3. December 1896, Z. 34.521, betreffend das Verbot der Abhaltung der Klauenviehmärkte in den politischen Bezirken Reutte, Imst, Innsbruck-Umgebung und Innsbruck-Stadt.

Nr. 2728: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 2. December 1896, Z. 21.076, betreffend Sperrverfügungen aus Anlass des Ausbruches der Maul- und Klauenseuche im politischen Bezirke Storożynetz.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro November 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	4619·44	8960·02	2342·25	11237·21
Roggen	1837·41	2294·44	1544·26	2587·59
Gerste	391·90	419·48	247·—	564·38
Hafer	1245·67	711·63	807·38	1149·92
Mais	4100·44	2124·31	2593·74	3631·01
Mehl	173·70	2489·55	854·60	1808·65
Wein	2516·90	126·49	433·63	2209·76
Verschiedene . . .	4224·05	3662.59	3087·31	4799·33
Zusammen .	19109·51	20788·51	11910·17	37987·85
Versicherungswerth	374.270	175.450	93.010	456.710

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	20	5	4	21
Versicherungswerth .	109.820	14.500	18.570	105.750
Abgesondert übertragene Warrants . .	7	5	3	9
Versicherungswerth .	61.670	14.500	12.770	63.400
Lombardbetrag . . .	38.200	7.400	6.200	39.400

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	November 1896				November 1895			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	438.462	281.403	273.381	446.484	342.129	225.779	204.775	363.133
Darunter:								
Weizen	128.729	81.010	62.586	147.153	110.471	66.985	64.705	112.751
Roggen	20.506	50.205	39.881	30.830	35.382	56.220	58.494	33.108
Gerste	96.107	48.187	53.818	90.476	47.476	22.627	19.194	50.909
Hafer	32.084	41.232	30.434	42.882	47.645	23.812	26.580	44.877
Mais	85.869	37.033	61.771	61.131	12.442	9.092	9.824	11.710
Hirse	701	357	362	696	422	1.728	551	1.599
Bohnen	4.851	6.487	5.315	6.023	2.759	12.909	11.006	4.662
Erbsen	4.024	2.030	605	5.449	185	82	—	267
Malz	1.252	123	106	1.269	684	207	102	789
Raps	26.813	508	6.282	21.039	49.149	5.514	2.058	52.605
Hanfsamen	386	1.064	526	924	52	1.016	303	765
Wicken	1.625	163	506	1.282	948	416	43	1.321
Mehl	4.003	2.495	2.356	4.142	4.498	2.035	2.117	4.416
Kleie	1.886	2.360	423	3.823	2.478	1.625	548	3.555
	408.836	273.254	264.971	417.119	314.591	204.268	195.525	323.334
Spiritus	1.193	—	—	1.193	1.648	—	499	1.149
Zucker	4.998	300	1.483	3.815	5.221	11.900	1.757	15.364
Wein	1.956	425	477	1.904	2.066	997	367	2.696
Oele und Fette	3.539	471	664	3.346	1.100	388	464	1.024
Sonstige Waaren	17.940	6.953	5.786	19.107	17.503	8.226	6.163	19.566
Mittlere Tagesbewegung . .	22.191 Meter-Centner				17.940 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,749.855	1,387.625	1,241.610	3,895.870	3,061.820	1,448.060	1,016.060	3,493.820

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	153	38	30	161	84	32	20	96
Versicherungswerth . . fl.	774.740·—	258.460·—	97.800·—	935.400·—	330.270·—	165.520·—	75.350 —	420.440·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	16	—	4	12	8	2	3	7
Versicherungswerth . . fl.	20.600·—	—	3.700·—	16.900·—	53.800·—	24.300·—	16.300·—	61.800·—
Lombardbetrag . . . . fl.	9.900·—	—	1.500·—	8.400·—	35.350·—	13.500·—	10.500·—	38.350·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat November 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten November	Ausgelagert vom ersten bis letzten November	Stand am letzten Novbr. 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	88.053	25.139	32.788	80.404
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	13.684	8.342	3.682	18.344
Hafer	14.561	11.919	2.160	24.320
Gerste	9.370	1.350	859	9.861
Mais	45.844	426	25.257	21.013
Diverse	4.594	3.102	830	6.866
Assecuranzwerth . . fl.	559.245	188.610	191.965	555.890

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1896	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen vom ersten bis letzten November	Zurückgelangt vom ersten bis letzten November	Stand am letzten Novbr. 1896
Lagerscheine:				
Stück	4	4	—	8
Versicherungswerth . fl.	29.700	75.180	—	104.880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat November 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1896	Eingelagert vom ersten bis letzten November	Ausgelagert vom ersten bis letzten November	Stand am letzten Novbr. 1896
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	52.706	27.153	18.540	61.319
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	4.752	90	170	4.672
Kaffee	3.025	942	733	3.234
Wein	4.184	2.501	2.373	4.312
Zucker	16.587	13.137	10.645	19.079
Weizen	5.099	4.970	61	10.008
Diverse	19.059	5.513	4.558	20.014
Assecuranzwerth . . fl.	2,476.804	926.180	782,252	2,620.732

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten November	Zurückgelangt vom ersten bis letzten November	Stand am letzten Novbr. 1896
Lagerscheine:				
Stück	33	13	1	45
Versicherungswerth . fl.	78.740	59.920	2.000	136.660
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	9.900	—	1.100	8.800

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat November 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Hanfsamen	101·06	—	—	101·06	—	—	—	—
Roggen	15·07	50·51	50·51	15·07	—	—	—	—
Gerste	101·00	553·92	100·13	554·79	—	—	—	—
Hafer	401·97	20·24	20·24	401·97	—	—	—	—
Erbsen	202·03	800·91	350·07	652·87	82·37	305·77	—	388·14
Bohnen	1.405·46	—	49·70	1.355·76	124·27	—	124·27	—
Raps	200·35	492·35	82·32	610·88	—	—	—	—
Zucker	44·36	—	—	44·36	—	—	—	—
Leinsamen	6·85	—	3·13	3·72	—	—	—	—
Leindotter	27 59	—	—	27·59	—	—	—	—
Thymothe	21·74	—	—	21·74	—	—	—	—
Diverse	734·37	576·13	402·53	907·97	—	203·55	203·55	—
Zusammen	3261·85	2.494·56	1.058·63	4.697·78	206·64	509 32	327·82	388·14
Versicherungswerth . . fl.	35.566	28.733	13.885	50.414	2.050	4.000	2.8?0	3.200
Spiritus	2.736·64	—	—	2.736·64	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	38.553	—	—	38.553	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	—	4	—	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	3.320	—	3.320	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	5	—	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.430	—	—	7.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung eines neuen temporären Anhanges zu dem gesellschaftlichen Gebührentarife „Theil II."

Mit 1. Jänner 1897 tritt der angeführte temporäre Anhang, durch welchen der gleichnamige, ab 1. Jänner 1896 giltige temporäre Anhang ersetzt wird, in Kraft.

Exemplare dieses Anhanges können demnächst um den Preis von 5 kr. von unserem Tarifbureau, 1., Hegelgasse Nr. 6, bezogen werden.

Wien, am 7. December 1896. [907]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Ausgabe von Hin- und Rückfahrkarten während der Wintermonate.

Ab 20. December 1896 gelangen die gewöhnlichen, sowie auch die Sonn- und Feiertags-Hin- und Rückfahrkarten, welche bisher nur in der Zeit vom 1. Mai bis 15. October jeden Jahres ausgegeben wurden, auch während der Wintermonate, und zwar vorläufig nur versuchsweise, zur Ausgabe.

Wien, am 7. December 1896. [908]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Nachtrag I zum Personentarife der Localbahn Szepes-Olaszi — Szepes-Váralja.

Mit dem 1. Jänner 1897 tritt zum Personen- und Gepäckstarif der Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja der Nachtrag I in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria Valeria-utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 3. December 1896. [909]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe einer Neuauflage des Anhanges zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1897 tritt die obengenannte Neuauflage in Wirksamkeit.

Dieselbe enthält ermässigte und directe Kartirungs-Frachtsätze für Güter bestimmter Tarifclassen und für einzelne Transportartikel in den näher bezeichneten Verkehrsrelationen.

Gleichzeitig tritt der Anhang vom 1. Jänner 1895 sammt den dazu gehörigen Nachträgen I bis IV ausser Kraft.

Exemplare dieses neuen Anhanges können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 8. December 1896. [910]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Verkehr mit der neueröffneten Theilstrecke Schwerin a. W.—Landsberg a. W. Brückenvorstadt.) Am 1. December wurde die Theilstrecke Schwerin a. W.—Landsberg a. W. Brückenvorstadt der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a. W. mit den Haltestellen Trebisch, Berkenwerder, Dechsel, dem Haltepunkt Kernein und den Haltestellen Rosswiese und Landsberg a. W. Brückenvorstadt dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Haltestellen sind zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen (Dechsel und Rosswiese ausgeschlossen: Leichen und Fahrzeuge) eingerichtet. Zur Abfertigung von Sprengstoffen ist keine der Dienststellen geeignet.

Auf dem Haltepunkte Kernein findet nur Personenabfertigung statt.

Für die neue Strecke haben Giltigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

— (Verkehr mit der neueröffneten Bahnstrecke Lobenstein—Lemnitzhammer.) Am 1. December wurde die 2·47 km lange Theilstrecke Lobenstein—Lemnitzhammer der Neubaulinie Triptis—Blankenstein dem öffentlichen Verkehre, jedoch zunächst nur für die Beförderung von Wagenladungsgütern von und nach Lemnitzhammer, übergeben. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Für die neue Theilstrecke haben Giltigkeit: Die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einführung des Nachtrages II.) Am 1. December trat zu dem Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für mehrere neu aufgenommene Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Posen, sowie abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen, sowie sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen. Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Hennersdorf und Willenberg treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen in Wirksamkeit.

Die auf Seite 16/17 des Nachtrages enthaltenen Entfernungen für den Verkehr mit den preussisch-sächsischen Mitbewerbsstationen finden auch im Ostdeutsch-Mitteldeutschen Verbande (Gruppen-Wechseltarif I, II/V), soweit die Aufnahme oder die Aenderung in letzterem noch nicht erfolgt ist, Anwendung.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Frankfurt a. M. u. s. w. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 (für Holz des Specialtarifes II), Abtheilung a und b, kommen vom 1. Jänner 1897 an nur mehr für Sendungen in der Richtung aus Bayern nach den Umschlagplätzen zur Anwendung.

Für Sendungen von Holz und Holzwaaren, wie im Artikelverzeichniss auf Seite 28 des Nachtrages I zum Tarife unter a und b genannt, in der Richtung von den Umschlagplätzen nach Bayern sind der Frachtberechnung die nach den Entfernungen im Abschnitt E (Kilometerzeiger) aus den allgemeinen Kilometer-Tariftabellen zu ermittelnden Frachtsätze des „Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes II" zu Grunde zu legen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Abfertigung im Verkehre mit den Nebenbahnen Bodenheim-Alzey und Offenbach-Dieburg-Reinheim.) Sendungen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der am 1. October eröffneten grossherzoglich Hessischen Nebenbahnen Bodenheim-Alzey und Offenbach-Dieburg-Reinheim werden auf den Uebergangsstationen Bodenheim und Alzey, sowie Dieburg, Offenbach und Reinheim umkartirt und sind daher zunächst auf diese Uebergangsstationen zu den für dieselben im Hessisch-Bayerischen, bezw. für Offenbach im Nassau-Bayerischen Verkehre bestehenden directen Frachtsätzen abzufertigen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2338	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Olmütz (loco und transit) und Brünn (loco und transit) und rückgekehrt	Bochnia	• Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von Olmütz (loco oder transit) oder von Brünn (loco oder transit) in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach Olmütz (loco oder transit) oder nach Brünn (loco oder transit) weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht, Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 66	38	28	Im Kartirungswege		Die Verpackung der Packet-Eilgüter ab Krakau kann für jede einzelne Station in Säcken plombirt oder derart verschlossen erfolgen, dass ein Oeffnen ohne Zurücklassung von Spuren ausgeschlossen ist
					Brody				698	202	496			
					Buczacz				901	268	633			
					Czernowitz				963	288	675			
					Czortków				963	289	674			
					Drohobycz				573	180	393			
					Jaroslau				337	122	215			
					Jasło				306	122	184			
					Kolomea				854	253	601			
					Lemberg				558	180	378			
					Neu-Sandez				290	122	168			
					Podwołoczyska				854	251	603			
					Przemysl				401	150	251			
					Rzeszów				258	99	159			
					Samhor				495	158	337			
					Sanok				416	150	266			
					Sniatyn-Załucze				917	271	646			
					Stanislau				776	225	551			
					Stryj				605	180	425			
					Suczawa				1104	333	771			
					Tarnopol				776	225	551			
					Tarnów				131	67	64			
					Złoczów				667	194	473			

Fortlaufende Nummer	1	2339	2340
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen und in der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Gewöhnliche Eilgüter	Zuchtvieh, und zwar: Zuchtstiere, Zuchtkühe und Zuchtkälber, über 170 kg schwer
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Krakau transit für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Standing, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals	Imst Telfs Radstadt Saalfelden
nach		und umgekehrt Brody Baczacz Czerepkoutz-Sereth Czernowitz Czortkow Drohobycz Hadikfalva Hatna Hliboka Jaroslau Jasło Kolomea Lemberg Neu-Sandec Podwołoczyska Przemysl Rzeszów Sambor Sanok Shlatyn-Zalucze Stanislau Stryj Suczawa Tarnopol Złoczów	Jaroslau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von den Stationen Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Stauding, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf oder Ziegenhals in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach diesen Stationen weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht, Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden begünstigten Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen dieselben keine feuergefährlichen oder explodirbaren Gegenstände enthalten	Bei Aufgabe von neun in einem Wagen verladenen Stücken und Beibringung eines Attestes nach den gemeinsamen Bestimmungen des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, Abschnitt C, IX, d), Punkt 3, 4, 5 und 6 Bei Aufgabe in beliebiger Stückzahl
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897
Bezeichnung Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Localtarif	Localtarife der betheiligten Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Kreuzer ö. W. 698 901 1026 963 963 1026 337 1088 1057 573 963 854 290 558 854 306 1026 1088 1057 573 963 667	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	274 296 325 309 308 255 333 344 322 203 190 291 253 180 291 244 172 221 298 283 262 346 282 270	für neun in einen Wagen verladene Stücke Gniden österr. Währ. 139·11 per Stück kr. ö. W. 1969 1924 1528 1661
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	424 605 701 654 655 318 724 744 704 134 116 563 305 110 563 251 86 180 619 493 343 758 494 397	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Die Verpackung der Packet-Eilgüter ab Krakau kann für jede einzelne Station in Säcken plombirt oder derart verschlossen erfolgen, dass ein Oeffnen ohne Zurücklassung von Spuren ausgeschlossen ist	

Fortlaufende Nummer	1	2343	2342	2341
Die Publication erfolgt	2	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
von der Namen der und im	3	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Feilenstahl, Flach-, Quadrat- und Rundstahl aus der Pos. E—6 der Güterclassification des Tariftheiles I	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufende (Personen- und Güterwagen)	Chromerze
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Aitkladno	Mochbern, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Ristovač, Station der kgl. Serbischen Eisenbahnen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Hohenberg	Zimony (Semlin) transito, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Herzberg, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Halle a. S.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transito, giltig vom 1. November 1895	Bei Verfrachtung von mindestens 1500 Tonnen bis Ende December 1897 und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transito vom 1. November 1895	Tarif für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits vom 1. November 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	103·6 kr.	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	3·93 Franken (Gold)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	72·6 kr.	Bei Personenwagen . . . . . 129·57 „ Güterwagen, auf eigenen Rädern rollend . . . . 96·60 „ „ mit einem Wagenobergestell beladen 136·05 „ „ mit zwei Wagenobergestellen „ 175·50 „ „ mit einem Eisenbahn-Fahrzeuge „ 142·78 „ „ mit zwei Eisenbahnfahrzeugen „ 182·23 in Franken (Gold) pro Wagenachse	3·75 3·93
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	31·0 kr.		0·18
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der Orig.-Aufgabs-Recepisse und der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1898 einzureichen sind
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	2344	2345	2346
Die Publication erfolgt von der und in der Namen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohle und Coaks	K o h l e	Pflaumen, getrocknete, und Pflanmenmns in Fässern
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien St.E.G. transit	Střebicbovic-Vinařic	B r č k a Station der königl. Ungar. Staatseisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien S.B., bezw. Matzleinsdorf	Garsten	Passan transit Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einbaltnng der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Südbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	Aufgabe als Fracbtgut; Einhaltung der einschlägigen Tarif bestimmungen. Dieser Frachtsatz hat nur für Regie-Kobiensendungen der Steyrthalbahn Geltnng und findet nnr dann Anwendung, wenn soiche an eine Dienstesstelle der genannten Verwaltung in Garsten adressirt werden	Bei Anfgabe in Wagenladnngen von 10.000 kg pro Wagen und Fracbtbrief oder Frachtzahlung biefür. Die Sendungen müssen nacb Paris oder darüber hinans bestimmt sein
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis anf Welteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durcbführnng im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Directer Tarif vom 1. Jänner 1896	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	5	53·6 kr.	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	3	46·6 kr.	42·50 Francs Gold für 1000 kg
Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebühr) per 100 kg	2	7·0 kr.	
Art der Durcbführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welcbem die Vorlage dieser Documente gescheben muss			
Besondere Bemerkungen	Unter den gleicben Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch für Coakssendungen, welcbe in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwiscbenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden		Im Uebrigen erfolgt die Abfertigung der Sendungen nacb Massgabe der Bestimmungen des im Oesterr.-Ungar.-Französ. Eisenbabnverbande seit 1. Jänner 1895 bestehenden Ausnahme-Tarifes für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmns von ungariscben Stationen nach Passau transit
	Wien K.F.N.B. transit: Wien (Matzleinsdorf)		
	Wien K.F.N.B. transit: Wien E.W.A.		
	5		
	3		
	2		
	kr.		

K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2347			Stückgüter aller Art	Chodau transit	Neudek	Aufgabe in jedem Gewichte			Kreuzer österr. Währ. 19	12	7			
			Wagenladungsgüter der Classe A			Einhaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden besonderen Tarifbestimmungen			17	12	5			
			Wagenladungsgüter der Classe B						15	11	4			
			Wagenladungsgüter der Classe C der Specialtarife I und 2, sowie des Ausnahmetarifes IV						12	10	2			
			Sonstige Wagenladungsgüter mit Ausnahme jener des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			17	12	5			
			Güter des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V			Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V bestehenden Tarifbestimmungen			10	8	2			
			Kohle, mineralische, der Pos. K—82 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	oder umgekehrt		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			12	10	2			
				Norbert-Zeche	Neudek				11	9·5	1·5			
			Schlacken aller Art der Pos. 8—19 und 8—36 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Neudek	Chodau transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			10, bezw. 12	3	7, bezw. 9				

Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897

Localtarif

Im Kartirungswege

Die Sendungen müssen auf dem Industriegeleise des Walzwerkes in Neudek zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2348	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Korksteine	Mödling	Bregenz transit Buchs transit Lindau transit St Margarethen transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch. Eisenbahnverbandes	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Bestehen keine	in Centimes 209 209 209 213		Im Kartirungswege		
2349	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, als Frachtgut	Čkyn	Strakonitz loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Partelen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	11 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2350	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Messingblech bei Aufgabe in jeder Menge	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Brixlegg [Achenrain])	Wagstadt	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, u. z. Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 nnd Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 133·6	kr. 105·9	kr. 27·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Anfnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Messingblechabfälle bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wagstadt	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen nach Brixlegg [Achenrain])				93·0	91·5	1·5			
2351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Tyres, Radsterne, rohe Achsen, Räderpaare, zerlegte Drehscheiben, Weichen, eiserne Eisenbahnschwellen und eiserne Brückenbestandtheile	Friedek-Mistek K.F.N.B.	Olmütz	Aufgabe von, beaw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nnd Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, n. z. Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 nnd Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr. 39·6	kr. 34·6	kr. 5·0	Im Kartirungswege		
					Sternberg				43·2	38·2	5·0			
				Ustron	Olmütz				55·3	51·4	3·9			
					Sternberg				58·3	55·1	3·2			

1	2		4	5			7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2352	B ö h m i s c h e n N o r d b a h n	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup transit	Einsiedl	Unter Aufrechthaltung der für den Transport von Kohlen bestehenden allgemeinen Bestimmungen und bei directer Expedition	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif für Buschtěhrad-Kladnoer Kohle ab Kralup und Bnhna nach Stationen der B.C.B. und Oe.N.W.B. vom 15. October 1886	kr. 36·1	kr. 27·2	kr. 8·9	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich bestätigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen vor dem 1. März 1898	*) Dieser Nachlass wird nur von der Theilstrecke Kralup—Turnau getragen
					Eisenbrod				36·1	33·1	3·0 *)			
					Engenthal				39·1	36·1	3·0 *)			
					Friedland i. B.				36·8	27·9	8·9			
					Habendorf				36·1	27·2	8·9			
					Kleinskal				36·1	33·1	3·0 *)			
					Langenbruck				36·1	27·2	8·9			
					Liebenau				36·1	27·2	8·9 *)			
					Liebstadtl				36·1	33·1	3·0 *)			
					Navarow				39·7	36·7	3·0 *)			
					Raspenau-Liebwerda				36·1	27·2	8·9			
					Reichenau i. B.				36·1	27·2	8·9 *)			
					Reichenberg				36·1	27·2	8·9			
					Seidenberg				38·9	30·0	8·9			
					Semil				36·1	33·1	3·0 *)			
					Swarow				41·0	38·0	3·0 *)			
					Tannwald-Schumburg				42·3	39·3	3·0 *)			
					Tschernhansen				38·5	29·6	8·9			
					Weigsdorf				38·0	29·1	8·9			
2353			Rohzucker	Stationen der Strecken Prag—Turnau und Neratovic—Kralup	B.-Leipa loco via Hirschberg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Localgütertarif vom 1. August 1889	Diverse	Diverse	20 Percent			
2354			Getreide	Prag B.N.B.	Vysočan transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der Böhm. Nordbahn oder der ehemaligen K.F.J.B. stammen und für das öffentliche Lagerhaus in Prag Oe.N.W.B. bestimmt sein			7·2	3·5	3·7			
			Rohzucker						7·2	3·5	3·7			
			Pilézucker						8·0	3·5	4·5			
2355			Stückgüter der Classen I und II *)	Röhrsdorf transit	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes, oder von dort stammend			10 kr.	8 kr.	2 kr.		Bahnämtlicher Ausweis der Station Zwickau i. B. bis 15. des auf den Transport folgenden Monates	
				und umgekehrt										

*) Mit Ausnahme der in den nächstfolgenden drei Positionen bezeichneten Gütersendungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2356	Böhmischen Nordbahn		Baumwollwaare	Turnau trans.	Zwickau i. B. für Gabel		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 15. August 1889	kr. 55	kr. 44	kr. 11	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896	Auf diese Sendungen hat die in der vorhergehenden Position für Stückgüter der Classen I und II publicirte Refactie keinen Bezug
				und umgekehrt										
2357			Gitter aller Art	Bodenbach B.N.B. und Tetschen B.N.B. transit	Zwickau i. B. für Gabel	Nur für Im- und Exportsendungen giltig			Diverse		5		Für Sendungen von Gabel die Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe	
				und umgekehrt										
2358			Garne	Turnau trans,	Zwickau i. B. für Gabel				55	44	11		Original-Frachtbriefe	
2359			Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup trans.	Prag B.N.B. via Neratovic				11 *)	9	2			*) Laut Anhangs zum Localgütertarife
2360			Melasse und Osmosewasser	Aužic Kralup loco und trans.	Jungbunzlau B.N.B. loco	Beförderung in Cisternenwagen			22·2 24	21 21	1·2 3			
2361			Regie-Braunkohle der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bodenbach trans.	B.-Leipa trans.	Die Kohlensendungen müssen an die Holzhausleitung der Localbahn Leipa-Niemes adressirt sein			15·4	4·8	10·6			
2362			Salz und Kunstdünger	Röhrsdorf trans.	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes, mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			8	6	2			
2363			Ziegel	Warnsdorf	Všetat-Přívor loco	Abfuhr per Achse, sonst wie bei Specialtarif 3			31·4	25	6·4		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1898 mit der Bestätigung der Station über die erfolgte Abfuhr per Achse	
2364			Zucker der Classe II	Neratovic Čakovic	Jungbunzlau				24 31	13 14·5	11 16·5		Anfgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1898	
2365			Holz des Specialtarifes 2	Böslg Hirschberg Weisswasser	Wöken	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei			6·1 6·1 7·6		20 pCt.		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2366			Güter der Classe I	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.	Provenienz der Sendungen von Stationen der B.N.B. oder transit derselben	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 15. August 1889	kr. 10	kr. 6	kr. 4	Im Rückvergütungswege	Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1898 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen ad 1.) von Stationen der B.N.B. in Bodenbach angelangt sind; ad 2.) von Bodenbach nach oder über Tetschen rückbefördert worden sind	
			Güter der Classe II	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.				8	6	2			
2367			Braunkohle	Bodenbach trans.	Grund-Georgenthal Niedergrund	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1897	Inländischer Braunkohlentarif vom 1. April 1896	Diverse		4 Heller*)	Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezug d. Sendung	*) Von den auf die Strecke Bodenbach Bestimmungsstation entfallenden Frachtantheilen	
2368			a) Locomotive b) Locomotiv- und Wägenbestandtheile	Kralup und umgekehrt	Neratovic	Regiegüter der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 15. August 1889		kr. a) 0·13 b) 0·20 pro 100 kg n. 1 km plus 2 kr. Mgb.		Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbriefe vor dem 1. März 1898		
2369			Garne zum verweben	Kratzau	Zwickau i. B.	Bei Aufgabe als Stückgut		Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5	53 kr.	48 kr.	5 kr.		Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1898	
2370	Böhmischen Nordbahn	Oe.N.W.B.	a) Ein tägliches und ein wöchentliches, b) ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte von höchstens 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag K.F.J.B.	a) Jungbunzlau b) Čakovic Münchengrätz Satalic Turnau Reichenberg	Auflieferung der Zeitungspackete unter deutlicher vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse in conformer Verpackung. Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Versenders für Einhaltung der Bestimmungen über postzwangpflichtige Güter	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897								

Gegen Bezahlung eines Monatspauschales,

ad a) von fl. 7·82, d. i. der normalen Gepäcksfracht für 34 Expeditionen;

ad b) nach Čakovic von fl. 3·30, nach Münchengrätz von fl. 8·10, nach Satalic von fl. 2·70, nach Turnau von fl. 8·70, nach Reichenberg von fl. 10·80, d. i. der normalen Gepäcksfracht für je 30 Expeditionen, an die Hauptcasse der Böhm. Nordbahn

Fortlaufende Nummer	2371	2372	2373
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	**Südbahn-Gesellschaft**
Die Publication erfolgt von der und im Namen der			K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Leer retourgehende Bierfässer	Mauer- und Dachziegel	Mineralische Schweröle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Petrowitz	Neutitschein	Wien (Matzleinsdorf)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Brünn K.F.N.B.	Wsetin / Krasna	Perl transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen auf Kosten der Parteien	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Die Sendungen müssen von galizischen Stationen proveniren und nach italienischen Stationen der Gruppe VII des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Tarifes bestimmt sein. Dieselben sind mit directen, nach italienischen Stationen der vorstehenden italienisch. Gruppen lautenden Frachtbriefen aufzugeben, auf welchen Instradirung via Wien (Matzleinsdorf) vorzuschreiben ist*)
	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Bezeichnung / Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Localtarife, und zwar rücksichtlich der Localbahnen vom 1. Juni 1888 und rücksichtlich der Hauptbahn vom 1. Jänner 1893	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	73·3 kr. / 50·6	10·0 / 21·3 kr.	Besteben keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	46 kr.	8·1 / 16·6 kr.	Francs 18·60 per Tonne = 1000 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	27·3 kr. / 4·6	1·9 / 4·7 kr.	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt		
Besondere Bemerkungen			

*) Die Begünstigung findet Anwendung für mineralische Schweröle, deren specifisches Gewicht bei 16° R. mindestens 0·850 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 (nach Engels) haben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2374	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quebrachoholz, geschnitten und geraspelt (Quebracholohe)	Salloch	Krems Linz St. Pölten Wels	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagon. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 204 229 190 227		Im Kartirungswege		
2375	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Flachs, gebrecht und gehechelt, Phormium und Hanf in Ballen (ausgenommen Jute, Manilla- und Calcutta-Hanf)	Bamberg Dillingen a. d. Donau Füssen Immenstadt Kempten Oberdorf bei Biessenhofen und umgekehrt	Triest oder Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Beförderung gebracht werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	37·51 31·43 32·97 27·86 28·76 30·66 Frcs. pro Tonne = 1000 kg	30·70 29·00 30·10 27·30 28·20 27·80	6·81 2·43 2·87 0·56 0·56 2·86	Kartirung		
2376	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Pitch-Pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest	Buchs Bregenz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr	305·0 Centimes 145·2 Kreuzer	256 124	49·0 21·2	Kartirung		
				Fiume	Buchs Bregenz				353·0 Centimes 168·1 Kreuzer	304 148	49 20·1			
2377	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Getreide	Triest und Fiume	Kufstein transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehre mit directen Frachtbriefen nach Rosenheim oder darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Verschieden Francs 21·33 pro Tonne = 1000 kg Verschieden			Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehre vorgesehene Reexpedition im landschaftlichen Lagerhause zu Innsbruck ist auch bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung zulässig, wenn dieselbe durch Beibringung der Documente über die erfolgte Einlagerung und Reexpedition nachgewiesen wird

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung		Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
2378	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	B a u m w o l l e, r o h e	T r i e s t	St. Margarethen transit für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar:	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarifes und mit directen, nach nebenbezeichneten schweizerischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Auf den Frachtbriefen muss die Instradirung via Buchs, bezw. via St. Margarethen vorgeschrieben werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893				Im Kartirungswege		
					Buchs transit									
					Aathal				217	194	23			
					Adliswil				217	202	15			
					Banma				232	195	37			
					Dietikon				232	186	46			
					Gihswyl				232	186	46			
					Lachen				232	204	28			
					Langnau				217	186	31			
					Rapperswyl				217	193	24			
					Rütti (Zürich)				217	195	22			
					Siebnen-Wangen				232	210	22			
					Thalweil				217	187	30			
					Uster				217	197	20			
					Uznach				232	219	13			
					Wädensweil				217	186	31			
					Wald				232	195	37			
					Wetzikon				217	195	22			
					Wollishofen				217	186	31			
					Zürich (Hptbhf.)				217	186	31			
					St. Margarethen transit für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar:									
					Aadorf				240	238	2			
					Baden				225	191	34			
					Brugg				225	191	34			
					Bülach				225	205	20			
					Embrach				225	211	14			
					Glattfelden				225	206	19			
					Kempthal				225	214	11			
					Kollbrunn				240	223	17			
					Rykon				240	223	17			
					Turbenthal				240	215	25			
					Turgi				225	191	34			
					Töss				225	223	2			
					Wallisellen				225	195	30			
					Wettingen				225	191	34			
					Winterthur				225	223	2			
									Centimes pro 100 kg					

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
62	139 vom 3. December 1896	2129 und 2216 bis 2228	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Verschieden	In der Rubrik 7 der angeführten Positionen ist nach den Worten „Jänner 1897“ einzuschalten: **„bis auf Widerruf, längstens aber“**	

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

In Ausführung des in der am 20. April 1895 in Teplitz abgehaltenen XXXVII. ordentlichen Generalversammlung der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft gefassten Beschlusses werden hiemit die sämmtlichen noch im Umlaufe befindlichen **Schuldverschreibungen** unserer ursprünglich zu 4½ Percent und seit 1. Juli 1886 zu 4 Percent verzinslichen Anleihe vom 15. Mai 1880 zur **Rückzahlung am 30. Juni 1897,** von welchem Tage die Verzinsung aufhört, **aufgekündigt** und demzufolge die Inhaber dieser Schuldverschreibungen aufgefordert, den Betrag der letzteren, und zwar jener

lit. A mit je 1500 Mark deutscher Reichswährung und
lit. B „ „ 300 „ „ „

am 30. Juni 1897 nach ihrer Wahl bei einer der nachverzeichneten Stellen, und zwar:

bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in **Teplitz,**
„ den Herren Johann Liebig & Co. in **Wien,**
„ Herrn Moritz Zdekauer in **Prag,**
„ der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in **Leipzig,**
„ „ Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in **Dresden,**
„ „ Dresdner Bank in **Dresden,**
„ „ Direction der Disconto-Gesellschaft in **Berlin,**
„ Herrn S. Bleichröder in **Berlin,**
„ den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in **Frankfurt a/M.**

gegen Rückgabe der Obligationen in Empfang zu nehmen.

Gleichzeitig wird den Inhabern dieser derzeit noch im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen der vorstehend angeführten, zu 4 Percent verzinslichen Anleihe vom 15. Mai 1880 bekannt gegeben, dass die am 31. December 1896 für das zweite Halbjahr 1896 fälligen 4 Percent Zinsen gegen Einziehung des Talons und die am 30. Juni 1897 für das erste Halbjahr 1897 fälligen 4 Percent Zinsen gleichzeitig mit der Rückzahlung des Betrages der Schuldverschreibungen gegen Rückgabe der letzteren (des Mantelbogens) bei den oben benannten Zahlstellen zur Auszahlung gelangen.

Teplitz, im November 1896.

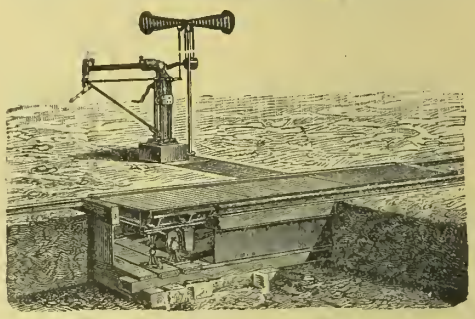
Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

STEFAN v. GÖTZ & SÖHNE
Wien, II., Brigittenau, Giessmannsgasse Nr. 2 (528)
Fabrik für Maschinen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, sowie für Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Bahnbetriebsdienst, dann für Berg- und Hüttenwesen.

Special-Fabriken
für (514)
Pumpen Waagen
aller Arten, für jeden Zweck
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.
Kataloge gratis und franco.

K. u. k. priv.
Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten (517)
CENTRALE:
I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8
(Kärnthner-Ring)
Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I
erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage o h n e Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**
In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Christoph Schramm
Lack- und Firniss-Fabriken
Wien-Simmering und Offenbach a/Main
Errichtet 1837.
Filiale in BERLIN S.W., Alexandrinenstrasse Nr. 23.
Prämiirt London 1862.
SPECIALITÄT:
Eisenbahnwagen-Lacke
Kutschenlacke, Präparationslacke
Terebine, Filling up.-Spachtelkitt
Locomotivlacke (516)
in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 143. Wien, 12. December 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Schiffahrtsvorschriften für den Bodensee in Bayern. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. December 1896, Z. 15.527, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 22. November 1896 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern nachstehende Mittheilungen zugehen lassen:

1. dass die am 15. September, bezw. 31. October d. J. eröffneten Localbahnen Zwittau-Polička und Niklasdorf-Zuckmantel dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr unterstellt werden.

Eine Aenderung der Eisenbahnliste sei nicht erforderlich, weil beide Localbahnen im Betriebe der dem internationalen Transportdienste unterstehenden k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen sich befinden.

2. dass am 15. Juli d. J. die Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Grosshollenstein der Ybbsthalbahn und am 25. Juli d. J. die Localbahn Stramberg-Wernsdorf eröffnet wurde, welche beide Bahnen jedoch dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt werden.

Rücksichtlich der letztgenannten in selbstständigem Betriebe stehenden Localbahn ist eine Aenderung der Liste nicht erforderlich, dagegen ist bezüglich der im Staatsbetriebe stehenden Theilstrecke der Ybbsthalbahn die österreichische Eisenbahnliste dahin zu ergänzen, dass unter I. A 1 als lit. k) aufzunehmen ist:

k) der Ybbsthalbahn.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilungen gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entgegen genommen und die Liste der österreichischen Bahnen entsprechend ergänzt.

Dasselbe hat hievon den Vertragsstaaten im Sinne des Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 3. December 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 8. December 1896.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen nach der Südbahnstation Rann.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 26. September 1893, Z. 11.419, ertheilte und sohin wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten rücksichtlich der intendirten normalspurigen Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen über Landstrass, Zirkle und Munkendorf nach der Station Rann der Linie Steinbrück—Sissek der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 31. October 1896. Z. 12.565.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers FML. Ritter von Guttenberg am 5. December d. J. abgehaltenen Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien gelangte als erster Gegenstand die Frage der einheitlichen Ausgestaltung der in der Donaucanalstrecke Franzensbrücke—Augartenbrücke herzustellenden Quaimauern und der damit zusammenhängenden Anlagen (Galerien für die Stadtbahn, Reconstruction der älteren Strassenbrücken über den Donaucanal etc.) zur Berathung und Beschlussfassung. Auf Antrag ihres technischen Ausschusses beschloss die Commission, an die Gemeinde Wien zu dem Zwecke heranzutreten, um den künstlerischen Beirath der Verkehrsanlagen- und Donau-Regulirungs-Commission, Architekten und Professor an der Kunstakademie k. k. Oberbaurath Otto Wagner mit der Aufstellung eines detaillirten Projectes für die gesammten vorhin bezeichneten Anlagen zu betrauen, welches als Grundlage für die successive Bauausführung der einzelnen Objecte und die der Gemeinde zustehende Feststellung der Baulinien zu dienen hätte.

Insbesondere wird durch die einheitliche Projectsverfassung bezweckt, für die Uferlinien Ueberbrückungen, Strassenfluchten und Niveau-Fixpunkte zu gewinnen, welche die den einzelnen Körperschaften vorbehaltene Detailausgestaltung dieses Stadttheiles in einen festen Rahmen fassen sollen, um den sonst unvermeidlichen Fehlern und Collisionen sicher vorzubeugen.

Oberbaurath Wagner hätte hiebei im engsten Einvernehmen mit den bauleitenden Organen der Donau-Regulirung und der Stadtbahn, sowie dem Wiener Stadtbauamte vorzugehen. Durch diese Projectsaufstellung soll in keiner Weise der Beschlussfassung der zur Ausführung der einzelnen Anlagen berufenen Körperschaften hinsichtlich der Projectsgenehmigung und Kostenbedeckung vorgegriffen werden.

Sodann gelangte das Detailproject für das dritte Geleise der Verbindungsbahnstrecke Hauptzollamt—Praterstern zur Erörterung. Die gegen einzelne Punkte dieses Projectes Seitens des Obersthofmeisteramtes zur Schonung des Praters, sowie Seitens der Gemeinde Wien vom Standpunkte der Strassenverwaltung erhobenen Einwendungen wurden zur Kenntniss genommen, und wurde beschlossen, das Project der Stationscommission und politischen Begehung zuzuführen.

Die erfolgte Einlösung eines Hauses in der Felberstrasse in Fünfhaus um 125.000 fl. wurde nachträglich zur Kenntniss genommen und die Einlösung einer Hausrealität in der Wienstrasse im V. Bezirke um 43.150 fl. genehmigt; das neuerliche Entschädigungsansuchen eines in Folge des Stadtbahnbaues zur Räumung der von ihm bisher benützten Pachtflächen genöthigten Handelsgärtners wurde abgewiesen.

Ein weiterer Beschluss betraf die Genehmigung der Vergebung der mechanischen Einrichtung der Wasserstation Heiligenstadt an C. Teuttlof und Th. Dittrich um den Betrag von 15.769 fl.

Die Commission hat ferner den Detailprojecten des Wiener Stadtbauamtes für die Strecke Hütteldorf—Hietzing des Sammelcanales längs des rechten Wienflussufers, dann für vier Nothauslässe aus diesem Sammelcanale im XII. Bezirke, sowie für den Umbau des Nothauslasses bei der Lobkowitzbrücke und der Ausschreibung dieser Arbeiten im Gesammtbetrage von 247.730 fl. 32 kr. und 16.870 fl. unter den von der Gemeinde beschlossenen Bedingungen zugestimmt.

Der Anregung des magistratischen Bezirksamtes für den XIII. Bezirk, welches die mangelnde Gewerbsbefugniss bei einem der Bauunternehmer der Wienthallinie beanständet hatte, wurde durch den Beschluss Folge gegeben, die bauleitenden Behörden anzuweisen, dass sie sich bei Bauvergebungen der gewerblichen oder sonstigen gesetzlichen Berechtigung der Ersteher zur Ausführung der fraglichen Arbeiten versichern oder in deren Ermanglung die Ersteher auf die gesetzlichen Folgen ausdrücklich aufmerksam machen sollen.

Schliesslich hat die Commission, um jeden Aufschub bezüglich der Vergebung des wiederholt ausgeschriebenen vereinigten Bauloses der Wienfluss-Regulirung und der Stadtbahn in der Strecke Schikanedersteg—Hauptzollamt, respective Wienflussmündung zu vermeiden, schon jetzt ihre Zustimmung für den Fall erklärt, als die Gemeinde Wien sich bestimmt finden sollte, das Offert der als Bestbieter erscheinenden Unternehmung, eventuell unter Beitritt eines weiteren Gesellschafters, anzunehmen.

Schiffahrtsvorschriften für den Bodensee in Bayern.

Die kgl. Regierung von Schwaben und Neuburg hat im Einvernehmen mit der kgl. General-Direction der Zölle und indirecten Steuern neue oberpolizeiliche Vorschriften für die Schiffahrt auf dem Bodensee unterm 15. April 1896, Kreis-Amtsblatt Nr. 16, erlassen. Diese Vorschriften enthalten in sechs Abschnitten Bestimmungen über Segelschiffe zum Transporte von Waaren, über Dampfschiffe und Motorenboote zum Personen- und Güterverkehr, über Segelschiffe und Ruderboote zum Personenverkehr, sodann gemeinschaftliche Bestimmungen, Anordnungen über die Ueberwachung und Handhabung und Strafbestimmungen.

Aus diesen Bestimmungen ist Folgendes hervorzuheben:

Segelschiffe zum Transporte von Waaren. Als solche sind Schiffe zu verstehen, welche zu ihrer Fortbewegung in der Regel sich der Segel bedienen und dementsprechend eingerichtet sind, so zwar, dass diese Schiffe die Eigenschaft als Segelschiffe behalten, auch wenn sie zeitweise durch Ruder, Schalter oder einen Hilfsmotor bewegt werden. Das Führen von Segelschiffen, welche gewerbsmässig zum Transport von Waaren bestimmt sind, ist, abgesehen von der Erfüllung der gewerbspolizeilichen Vorschriften und dem Vorhandensein der in den revidirten Vorschriften vom 24. December 1892 vorgesehenen Schiffsprüfungsurkunden, von dem Besitze eines Schifferpatentes nach dem hiefür vorgeschriebenen Formulare abhängig. Das Schifferpatent muss jeder, dem die Leitung eines Schiffes anvertraut ist, auch wenn er nicht Eigenthümer des Schiffes ist, besitzen. Dasselbe ist auf jeder Fahrt mitzuführen und den zur Handhabung der Hafenordnung aufgestellten Organen auf Verlangen vorzuweisen. Die Ausstellung der Patente erfolgt nach Einvernahme des mit dem kgl. Hauptzollamte Lindau verbundenen Hafencommissariates durch das kgl. Bezirksamt, bezw. den Stadtmagistrat in Lindau für die in deren Verwaltungsbezirk wohnenden Bewerber.

Auswärts domicilirenden Bewerbern steht die Wahl unter den beiden Districtspolizeibehörden frei. Wenn Inhaber von Patenten eines der Bodensee-Uferstaaten ihren Wohnsitz nach Bayern verlegen, ist das Patent einer der beiden Districtsbehörden behufs Eintragung einer bezüglichen Vermerkung vorzulegen; vor jeder solchen Eintragung ist die kgl. Hafenbehörde einzuvernehmen. Der Bewerber hat sich über Verlässlichkeit, guten Leumund und längere Verwendung in der Segelschiffahrt auf dem Bodensee auszuweisen und einer Prüfung vor der hiefür bestellten Commission zu unterziehen. Diese Prüfung erstreckt sich auf die Behandlung und Leitung der Schiffe, die Behandlung der Ladung, die Kenntniss des Fahrwassers und der am Bodensee und in dessen Häfen geltenden schiffahrts- und hafenpolizeilichen Vorschriften. Der erwähnten Commission steht auch die Prüfung eines jeden neuen oder bei einer der zuständigen Behörden eines der Bodensee-Uferstaaten noch nicht untersuchten Schiffes, dessen Führer in Bayern um das Schifferpatent nachsucht, zu. Diese Prüfung erstreckt sich auf die Tauglichkeit des Schiffes, sowie auf dessen genügende Ausrüstung und Bemannung. Nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes ist die Untersuchung zu wiederholen und deren Ergebniss auf der Prüfungsurkunde zu verzeichnen. Jedes Segelschiff muss auf seiner Aussenseite auf einer Tafel von Eisenblech mit einer von Weitem lesbaren Schrift den Namen oder die Nummer des Schiffes tragen. Sobald das betreffende Schiff durch die amtliche Untersuchung tauglich befunden ist, hat die Prüfungscommission die Linie der grössten zulässigen Eintauchung festzusetzen und auf beiden Seiten des Schiffes mit eisernen Klammern von 25 cm Länge und 4 cm Höhe in hervorragender Farbe zu bezeichnen. Innerhalb eines auf der sichtbaren Oberfläche eingehauenen Ringes sind dieselben mit den in gleicher Weise angebrachten Buchstaben $\frac{L}{U}$ zu versehen; daneben ist an geeigneter Stelle die Tonnenzahl der Ladefähigkeit des Schiffes in arabischen Ziffern anzubringen. Die Schiffsprüfungsurkunde wird von der kgl. Hafenbehörde ausgestellt. Die Einziehung eines Schifferpatentes soll erfolgen, wenn ein Schiffer wegen mehrfacher grober Verletzung der die Sicherheit und Ordnung betreffenden Vorschriften oder wegen wiederholter Zolldefraudation bestraft worden ist oder die Voraussetzungen bezüglich der Zuverlässigkeit verloren hat. Bei der Behörde eines der anderen Bodensee-Uferstaaten kann Antrag auf Einziehung des Patentes gestellt werden.

Auf Dampfschiffe und Motorenboote zum Personen- und Güterverkehr mit Ausnahme der Schiffe der staatlichen Dampfschiffverwaltung finden die für Segelschiffe geltenden Vorschriften directe, bezw. sinngemässe Anwendung.

Die Haltung von Ruder- und Segelbooten zum Personenverkehr gegen Lohn unterliegt den Bestimmungen der Gewerbeordnung und bleibt ausserdem der ortspolizeilichen Regelung überlassen.

Bezüglich der Annäherung beladener Fahrzeuge an das Bodenseeufer gelten folgende Vorschriften:

1. Auf dem Bodensee dürfen beladene Fahrzeuge, Fälle dringender Gefahr oder höherer Gewalt ausgenommen, dem bayerischen Ufer ausserhalb der erlaubten Landungsplätze ohne Erlaubniss des nächsten Zollamtes sich nur auf 20 m nähern. Führer von Schiffsgefässen von weniger als 5 t Tragfähigkeit müssen auf den Anruf der Grenzaufseher sobald wie möglich anhalten und, je nachdem es verlangt wird, dem Ufer zusteuern und dort an schicklichen Stellen anlegen, oder die Ankunft der Grenzaufseher abwarten.

2. Ausnahmen treten ein: an der Grenze gegen Vorarlberg von dem Einflusse der Laiblach bis gegen Lindau, indem, soweit die gegen das Festland hin liegenden Inseln reichen, die Annäherung nur auf eine Entfernung von 20 m von den Inseln gestattet ist; rings um das Gebiet der Stadt Lindau bildet die Reihe der Pallisaden und, wo sich solche nicht befinden, die Entfernung von 20 m die Grenze der erlaubten Annäherung.

Kähne, Gondeln, Motorenboote kleiner Art, so lange sie nur dem Personentransporte dienen, und andere kleine Schiffe müssen den in den Lindauer Hafen ein- und von dort auslaufenden Dampfschiffen in angemessener Entfernung aus dem Wege gehen. Es ist daher diesen Fahrzeugen namentlich der Aufenthalt in der Hafenluke, während grössere Schiffe ein- oder auslaufen, untersagt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich der vom Executivcomité für den Bau der Kaadner Localbahnen vorgelegten generellen Projecte für die normalspurigen Localbahnen Kaaden-Brunnersdorf—Willomitz und Radonitz-Duppau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 13.294/I.]

Projectirte Eisenbahn Stryj-Chodorow. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des seinerzeit von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ausgearbeiteten Projectes für eine normalspurige, als Hauptbahn zweiten Ranges gedachte Eisenbahn von Stryj nach Chodorow im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung ist auch die Lage der Stationen in Erörterung zu ziehen. [E.-M.-Z. 7276/IV.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stanisłau—Husiatyn: Erweiterung der Station Kopyczynce: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat in Folge des anstandslosen Ergebnisses der am 12. September vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Kopyczynce anlässlich der Einmündung der Localbahn Tarnopol-Kopyczynce den Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten ex commissione ertheilt. Für die Hochbauten wurde der Bauconsens ebenfalls ertheilt und gleichzeitig das erforderliche Enteignungserkenntniss gefällt. [E.-M.-Z. 7445/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Strecke Lissa—Prag: Regulirung des Kokytkabaches in km 30·2/3.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project der Wassergenossenschaft für die Regulirung des Kokytkabaches in km 30·2/3 der Strecke Lissa—Prag, insoweit die Herstellungen auf Bahngrund fallen, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 8148/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Erweiterung der Wächterhäuser Nr. 206 und Nr. 228). Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Erweiterung der Wächterhäuser Nr. 206 und Nr. 228 in den Stationen Weigsdorf und Einsiedel der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5378/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Komotau—Eger: Herstellung eines Ladegeleises von Neusattl zur Drahtseilbahn der Falkenau-Grassether Braunkohlen-Gewerkschaft.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Ladegeleises von der Station Neusattl zur Drahtseilbahn der Falkenau-Grassether Braunkohlen-Gewerkschaft in Rothau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8882/IV.]

Projectirte Localbahn Ober-Grafendorf—Mank. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Wilhelm Wiletal und Friedrich Anderle in Mank vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Ober-Grafendorf der projectirten schmalspurigen Localbahn St. Pölten-Kirchberg a d Pielach nach Mank die Trassenrevision auf den 17. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 15.356/I.]

Projectirte Localbahn Mank-St. Leonhard am Forst. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Mank der projectirten schmalspurigen Localbahn Ober-Grafendorf—Mank nach St. Leonhard am Forst die Trassenrevision anschliessend an die auf den 17. December anberaumte Trassenrevision der projectirten Localbahn Ober-Grafendorf—Mank auf den 18. December angeordnet. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 15.356/I.]

Projectirte Localbahn Linz Umschlaggeleise-Urfahr. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 30. April und 1. Mai durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von dem Donau-Umschlaggeleise der k. k. Staatsbahnen in Linz zur Station Urfahr der Mühlkreisbahn hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 4745/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

„Fertövidéki vasut", Actiengesellschaft der Neusiedlersee-Localbahn Kis-Czell — Eszterháza — Pándorf. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 143 und dessen darauf folgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der Linie Kis-Czell — Eszterháza-Fertö-Szent-Miklós und deren Flügelbahnen Csopod — Csopodi-Major und Mexiko — Mexikoi-Major (Meierhof) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893, Vorconcession Post 1 a—d) zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 15. November, Z. 70.719, erflossenen Concessionsurkunde (G.-A. XXIX). Concessionär dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Eisenbahn ist der Budapester Bankverein. Die effectiven Baukosten der Hauptlinie mit Inbegriff der beiden Flügelbahnen sind mit 3,665.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 251.000 fl. auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die von der Station Kis-Czell der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Hauptlinie verbindet diese in der Station Répczelak mit der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustadt)—Szombathely der Transdanubischen Localbahnen in der Station Eszterháza-Fertö-Szent-Miklós mit der Linie Györ (Raab)—Eszterháza—Sopron (Oedenburg) der gleichnamigen Gesellschaft und diese über die zukünftige Station Neszider (Neusiedl am See) in der Station Pándorf (Parendorf [nächst Bruck a. d. L.]) mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest — Pándorf — Bruck a. d. Leitha (—Wien).

Als Stationen, bezw. Verladebahnhöfe und Haltestellen sind herzustellen:

A. Auf der Hauptlinie Kis-Czell—Pándorf:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Kis-Czell der Hauptlinie Györ—Kis-Czell—Szombathely—Fehring;
2. Vönöczk, Station für den Gesammtverkehr;
3. Kenyari, Station wie 2;
4. Niczk, Verladestation für Frachtgüter in Wagenladungen, Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr;
5. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Répczelak der Linie Pozsony—Répczelak—Szombathely;
6. Répcze-Kencse, Verladestation wie 4;
7. Sopron-Iván, Station wie 2;
8. Puszta-Család, Haltestelle für Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Frachtgüterverkehr in Wagenladungen;
9. Csapod, Station wie 2. Wasserstation und Abzweigestation der Flügelbahn Csapod—Csapodi-Major;
10. Mexiko, Haltestelle wie 8 und Abzweigestation der Flügelbahn Mexiko—Mexikoi-Major;
11. Tornagy, Station wie 2;
12. Valla, Verladestation wie 4;
13. Moson-Szent-András, Station wie 2 und Wasserstation;
14. Boldog-Aszony, Station wie 2;
15. Barátfalu-Féltorony, Verladestation wie 4;
16. Gálos, Station wie 2 und Wasserstation;
17. Vidény, Haltestelle für Personen- und Gepäcksverkehr;
18. Neszider, Haltestelle wie 17;
19. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Endstation Pándorf der Hauptlinie Budapest—Pándorf—Bruck a. d. Leitha.

B. und C. Auf den beiden Flügelbahnen:

B. Csopod-Major, Endstation und Verladebahnhof;
C. Mexiko-Major, wie B.

Ausser den genannten Verladestationen und Haltestellen können solche mit Bewilligung des Handelsministers auch fernerhin je nach Bedarf neu eröffnet werden. — Für den Zugsverkehr auf der Hauptlinie ist concessionsmässig ein Fahrgeschwindigkeitsmaximum von 40 km, für jenen auf beiden Flügelbahnen ein solches von 15 km per Stunde genehmigt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 22. November 1896, Z. 51.768, dem Szent Háromságer Gutsbesitzer Stefan Berzenczei und dem Budapester Civilingenieur Ernst Hauszer und Consorten für eine von der Station Maros-Vásárhely der von der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden Flügelbahn Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen aus im Bereiche des Comitates Maros-Torda über Koronka, Bálintfalva, Szt. Gerlicze, Szt. László, Szt. Háromság, Kis-Adorján, Nyárád-Sálfalva, Tompa, Süketfalva, Demeterfalva, Szt. Anna, Nyárád-Szereda, Andrásfalva, Jobbágyfalva, Csikfalva, Nyárád-Szt. Márton, Buraháza, Déményháza, Mikháza, Köszvényes, die Gemarkung der Gemeinde Remete und von dort aus im Szakadátthale bis Szóvata in transversaler Richtung führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 22. November 1896, Z. 56.678, der Budapester Firma Lindheim & Comp. für
   a) eine von der Station Pápa der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Pápa-Csorna ausgehende und diese in radialer Richtung im Bereiche des Comitates Veszprém über Hódoska, Kettornyulak, Noráp, Salamon und die Gemarkung der Gemeinde Naszlop in der Station Devecser mit der Linie Székcsfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring verbindende,
   b) eine von Devecser aus die Linie a) gleichfalls in radialer Richtung über die Gemarkung der Gemeinden Káptalanfa und Ukk in der Station Ukk mit den Linien Kis-Czell—Ukk—Csáktornya und Ukk—Tapolcza der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 22. November 1896, Z. 57.885, der Firma Samuel Horovitz in Kolozsvár (Klausenburg) für eine von der zukünftigen Endstation Teke der projectirten Localbahn Lekencze-Teke (vergleiche Verordnungs.-Blatt Nr. 43, Vorconcession Post 1), einer Flügelbahn der Linie Maros-Ludas—Besztercze (Bistritz), ausgehende und diese in südöstlich-diagonaler Richtung im Bereiche der Comitate Kolozs und Maros-Torda in der Endstation Szász-Régen (Sächs.-Regen) mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Kocsárd—Maros-Ludas — Maros-Vásárhely — Szász-Régen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) Die in Aussicht gestellte Staatsbeihilfe zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Wunstorf nach Uchte in Form einer Betheiligung mit 200.000 Mk. Actien ist, nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen", endgiltig bewilligt, auch die Gründung der betreffenden Actiengesellschaft, für welche die Firma „Actiengesellschaft Steinhuder Meerbahn" mit dem Sitze in Wunstorf vorgeschlagen ist, als gesichert anzunehmen. Die Beihilfe der Provinz Hannover für das Unternehmen wird in der Gewährung eines Darlehens an den Kreis Stolzenau von 625.000 Mk. und eines solchen an den Kreis Neustadt a. Rbge. von 57.000 Mk. zu dem üblichen Zins- und Tilgungssatze, die Vorbelastung der Zunächstbetheiligten, einschliesslich des Domänenfiscus, in freiwilliger Betheiligung an der Aufbringung des Actiencapitals bestehen; letzterer hat die Uebernahme von 15.000 Mk. Actien zugesagt.

Ferner ist eine Staatsbeihilfe zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Greifswald nach Jarmen mit Abzweigungen nach Züssow und Gützkower Fähre in Form einer Betheiligung durch Uebernahme von Actien der betreffenden Gesellschaft in Höhe von rund 28 pCt. des voraussichtlichen Baucapitals, d. i. von 339.000 Mk., endgiltig bewilligt. Die Provinz Pommern hat für das Unternehmen eine gleiche Betheiligung beschlossen, und der Kreis Greifswald wird von dem Actiencapital den abzüglich der Antheile des Staates, der Provinz und der Zunächstbetheiligten (der diesen letzteren angesonnene Antheil beläuft sich auf 99.000 Mk.) verbleibenden Rest zu eigenen Lasten übernehmen. Ausser der Uebernahme von 99.000 Mk. Actien besteht die Vorbelastung der Zunächstbetheiligten noch in freiwilliger unentgeltlicher Hergabe des erforderlichen Grundes und Bodens und dem Verzicht auf Nutzungsentschädigung, sowie auf Entschädigungen für Wirthschaftserschwernisse. An die Bewilligung der Staatsbeihilfen sind zur Sicherung der fiscalischen Interessen die bekannten, in das Statut der Gesellschaft aufzunehmenden Bedingungen geknüpft. Das Actiencapital soll 1,300.000 Mk. betragen. Die Kosten der betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Kleinbahn sind bei einer Gesammtlänge derselben von etwa 43 km auf 1,274.400 Mk. veranschlagt, die Spurweite soll 0·750 m betragen und der Betrieb mit Locomotiven für Personen- und Güterverkehr stattfinden. Die Bauausführung erfolgt Seitens der Firma Lenz & Co. zu Stettin für den anschlagsmässigen Kostenbetrag abzüglich 3 pCt. Rabatt.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft in Berlin beabsichtigt, folgende Kleinbahnen mit 75 cm Spurweite in den Kreisen Danziger Niederung, Dirschau, Marienburg, Elbing und theilweise auch im Kreise Stuhm zur besseren Erschliessung der fruchtbaren Weichsel- und Nogatniederungen herzustellen:

a) von Danzig über Neuendorf, Quadendorf, Reichenberg, Gottswalde, Herzberg, Gr.-Zünder, Gemlitz, Stüblau, Czattkau nach Dirschau;
b) von Neuendorf über Schusterkrug, Schiewenhorst und Steegen nach Stutthof;
c) von Quadendorf über Hochzeit, Sperlingsdorf, Herrengrebin und Trutenau nach Gr.-Zünder;
d) von Liessau nach Gr.-Lichtenau;
e) von Neukirch über Schönhorst und Schöneberg bis zur Weichsel;
f) von Tiegenhof über Orloff, Ladekopp und Neunhuben nach Schöneberg;
g) von Tiegenhof über Tiegenhagen und Tiegenort nach Fischerbabke;
h) von Tiegenhof über Fürstenauerweide nach Jungfer;
i) von Tiegenhof über Fürstenau, Kl.-Mausdorf, Krebsfelde, Gr.-Mausdorf, Hoppenau, Nogathau, Wickerau und Ellerwald nach Elbing mit Abzweigung nach Zeier und mit Anschluss an den Staatsbahnhof Elbing;
k) von Schönau über Kalthof und weiter einerseits über Kaminke nach Schadwalde, andererseits über Tragheim, Gr.-Lesewitz, Kl.-Lesewitz und Lindenau nach Gr.-Mausdorf;
l) von Kalthof über Marienburg nach Schönwiese;
m) von Altfelde über Katznase, Jonasdorf, Schönwiese, Klettendorf, Reichfelde (Posilge), Stalle, Güldenfelde, Pr.-Rosengarth und Fischau nach Altfelde mit Abzweigung von Stalle nach Lichtfeld (Kr. Stuhm);
n) von Altfelde über Notzendorf nach Reichfelde und
o) von Altfelde über Möskendorf und Neuhof nach Wickerau.

Italien. (Minister Prinetti über den Eisenbahnbetrieb.) Der Minister für öffentliche Arbeiten, Prinetti, hat in den letzten Tagen alle Inspectoren der Eisenbahnbezirke des Königreiches einberufen, um ihnen die Aufstellung von neuen Instructionen im Interesse einer strengeren Aufsicht in dem gesammten Eisenbahndienste aufzutragen. Der Minister eröffnete die Versammlung mit einer Ansprache, in welcher er den Zweck derselben auseinandersetzte. Nachdem Commendatore Ripa di Meana um die Enthebung von dem Posten eines Leiters des Inspectorats angesucht hatte, erklärte der Minister, die Leitung selbst übernehmen zu wollen, und zwar unter Mitwirknng des Commendatore Ottolenghi. Sohin begann die Discussion über die verschiedenen den Dienst betreffenden Fragen. Die Resultate dieser Discussion und die von den Inspectoren schriftlich einzubringenden Anträge werden die Grundlage zu den Verfügungen bilden, welche der Minister zu treffen beabsichtigt.

— (Linie Mestre—Bassano—Primolano und Anschluss an die Linie Trient—Tezze.) Der Minister für öffentliche Arbeiten, Prinetti, hat vor Kurzem in Venedig die Vertreter der Handelskammer und der an dem Baue der Linie Mestre — Bassano — Primolano — Tezze betheiligten Gemeinden empfangen. An dieser Zusammenkunft haben auch alle Abgeordneten der Stadt Venedig theilgenommen. Gegenüber allen von dem Präsidenten des Provincialausschusses erhobenen Vorstellungen erklärte sich der Minister gegen jedwede Bauausführung Seitens des Staates. Nur rücksichtlich der Theillinie Bassano—Primolano ist der Minister geneigt, eine kilometrische Subvention zuzugestehen. Für die Mestre-Bassano beabsichtigt derselbe, die Concession und umsomehr eine Subvention zu verweigern, als es sich um eine Concurrenzlinie der von der Società Veneta betriebenen Staatsbahnen handelt. Der Minister ist im Hinblicke darauf, dass die Trient-Tezze als Localbahn mit grossen Steigungen und starken Curven hergestellt wurde, nicht der Ansicht, dass die Linie Bassano—Primolano als Eisenbahn erster Classe für den grossen Betrieb herzustellen sei, auch sei der Vortheil dieser Linie ein ziemlich illusorischer, nachdem die Abkürzung von 51 km sich in Wirklichkeit auf circa 20 km beschränkt, wenn man die 300 m Höhe und die dadurch bedingte verminderte Fahrgeschwindigkeit in Rechnung zieht. Nach der Ansicht des Ministers wäre es viel vortheilhafter, eine Herabsetzung der Tarife auf der Linie Venedig—Verona—Ala—Trient anzustreben. Auch in der weiteren lebhaften Discussion beharrte der Minister unverrückt auf dem von ihm gekennzeichneten Standpunkte.

— (Eisenbahn Brescia-Trient.) Das Comité für die Eisenbahn Brescia-Trient hat am 22. November in Brescia eine Sitzung abgehalten, in welcher hauptsächlich statistische Fragen und das technische Project besprochen wurden. Sohin wurde der Beschluss des Comité des Trentino, wonach eine Einberufung aller betheiligten Gemeinden zum Behufe der Aufstellung eines definitiven Comité stattzufinden habe, bekanntgegeben, welcher Beschluss auch die Bestimmung enthält, dass zu der betreffenden Versammlung insbesondere auch die Vertretungen der Stadt Brescia und das Comité der Valle Sabbia heranzuziehen seien. Auch in Vezzano hat sich ein Comité für besagte Eisenbahnlinie gebildet.

— (Localbahn Tortona-Villalvermia und Tortona-Godiasco.) Die Studien rücksichtlich der Localbahnen Tortona-Villaldermia (10 km) und Tortona-Godiasco (17 km) sind zum Abschlusse gelangt. Beide Linien werden dazu dienen, einen äusserst fruchtbaren Landstrich mit dem Bezirkshauptorte in directe Verbindung zu setzen. Es ist nicht zu zweifeln, dass die betheiligten Gemeinden sich zu einer entsprechenden Beitragsleistung bereit erklären werden.

— (Wiederaufnahme des regelmässigen Verkehres zwischen Mailand und Rom und Turin und Rom über Genua—Pisa.) Der regelmässige Verkehr zwischen Mailand und Rom und Turin und Rom über die kürzere Linie Genua—Pisa, welche einige Zeit hindurch wegen der Ueberschwemmung durch den Fluss Fiora unterbrochen war, wurde wieder aufgenommen. Aus diesem Anlasse sind mehrere Neuerungen eingeführt worden: den Zügen 9 und 10 wurde ein Speisewagen beigegeben, und die Nachtzüge 3, 63, 4 und 64 wurden mit dem neuesten Materiale, mit Alarmsignal, Dampfheizung in der I. und II. Classe, elektrischer Beleuchtung etc. versehen. Auch verkehren mit diesen Zügen Courswagen und Schlafwagen.

— Circumätnaische Eisenbahn.) Am 25. November wurde die Strecke Giarra—Riposto der Circumätnaischen Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn war am 1. October folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	43	—	43
Mit vier gekuppelten Rädern . .	509	—	509
Mit sechs gekuppelten Rädern .	496	2	498
Mit acht gekuppelten Rädern . .	178	—	178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	59	—	59
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	16	—	16
Verschiebemaschinen	12	—	12
Zusammen . . .	1.313	2	1.315
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen .	56	—	56
Wagen I. Classe	487	12	499
Wagen II. Classe	708	21	729
Gemischte I. und II. Classe . .	437	19	456
Gemischte II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.625	40	1.665
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe . . .	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Zusammen . . .	3.719	92	3.811
III. Gepäckswagen:			
Mit Postabtheilung	952	—	952
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	90	—	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Für Frachten, gedeckt	3.256	50	3.306
Für Frachten und Vieh, gedeckt	9.325	—	9.325
Für Frachten, offen, hochbordig .	6.190	257	6.447
Desgleichen, niederbordig . . .	2.550	—	2.550
Desgleichen mit zerlegbarem Borde	693	—	693
Bordlose	27	—	27
Cisternenwagen	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren . . .	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	49	—	49
Diverse Wagen	46	1	47
Zusammen . . .	22.968	308	23.276

Verschiedene Mittheilungen.

Einberufung der dauernden amtlichen Legitimationen für Staats- und Hofbedienstete und Ausgabe neuer Legitimationen mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897. Zufolge Beschlusses des ständigen Ausschusses des Verbandes österr. Transportunternehmungen, betreffend Fahrbegünstigung der Staats- und Hofbediensteten, findet die allgemeine Einberufung aller gegenwärtig im Umlaufe befindlichen dauernden amtlichen Legitimationen für Staats- und Hofbedienstete mit 31. December 1896 statt, an welchem Tage ohnehin die weitaus überwiegende Anzahl dieser Legitimationen ihre vom 1. Jänner 1892 an zählende fünfjährige Giltigkeit verliert. An Stelle dieser Legitimationen gelangen neue, vom 1. Jänner 1897 an giltige dauernde amtliche Legitimationen für active Staats- und Hofbedienstete zur Ausgabe, welche sich von den bisherigen dadurch unterscheiden, dass sie in Ledertäschchen von steingrauer Farbe eingeklebt sind, und dass in denselben das Verzeichniss über das Ausmass der Begünstigung nach dem Stande vom 1. Jänner 1897 richtiggestellt ist. Im Uebrigen treten hinsichtlich des Textes, Formates und der Adjustirung dieser Legitimationen keine Aenderungen ein. Vom 1. Jänner 1897 an sind demnach von den Personencassen und Revisionsorganen unter allen Umständen nur die vorbezeichneten neuen Legitimationen in steingrauen Ledertäschchen zu respectiren. [12. November, Z. 14.101/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende 55·50 km lange Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palánka, welche am 4. November; die 15·990 km lange, im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehende Strecke Cerčan-Pišely—Požar (Theilstrecke der Localbahn Cerčan-Pišely—Modřan), welche am 28. November, sowie die 28·94 km lange Strecke Nagy-Halmágy—Brád der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen, welche am 1. December dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCL. Stückes.) Das am 7. December herausgegebene CCL. Stück enthält unter

Nr. 2729: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 20. November 1896, Z. 150.245/I, betreffend Aufhebung der rücksichtlich des Expositurbereiches Gornji Vakuf bestandenen Viehverkehrs-Beschränkungen.

Nr. 2730: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. December 1896, Z. 113.817, betreffend theilweise Behebung der bestehenden Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark.

— (Inhalt des CCLI. Stückes.) Das am 9. December herausgegebene CCLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2731: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 4. December 1896, Z. 21.437, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien in die Bukowina.

Nr. 2732: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 20. November 1896, Z. 31.355/IV, betreffend Regelung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Dalmatien.

Nr. 2733: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 24. November 1896, Z. 32.005/IV, betreffend Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus den bosnisch-herzegowinischen Bezirken Bugojno und Prozor.

Nr. 2734: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 6. December 1896, Z. 34.862, betreffend die Beschränkung, bezw. das Verbot des Verkehres mit Klauenthieren aus Kärnten und Steiermark nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2735: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 6. December 1896, Z. 14.422, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

Nr. 2736: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 5. December 1896, Z. 44.946, betreffend Bestimmung der Station Krasna der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

— (Inhalt des CCLII. Stückes.) Das am 10. December herausgegebene CCLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2737: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 6. December 1896, Z. 195.045, betreffend die Bestimmung der Stadt Karlsbad als Consumort für geschlachtete Schweine aus Ungarn, Croatien-Slavonien, dem Occupationsgebiete, sowie aus Serbien.

Nr. 2738: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 8. December 1896, Z. 23.844, betreffend die Aufhebung der Sperre in dem Gerichtsbezirke Skotschau.

Nr. 2739: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. December 1896, Z. 115.912, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Tirol und Vorarlberg nach Niederösterreich.

Nr. 2740: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. December 1896, Z. 114.590, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus der Bukowina nach Niederösterreich.

Nr. 2741: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 8. December 1896, Z. 14.330, betreffend den Viehverkehr mit Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr.

Neuer Tarif, Theil II, nebst Anhang.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Donau-Uferbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar der Linien:

Olmütz St.B.—Jägerndorf—Troppau,
Jägerndorf—Ziegenhals,
Erbersdorf—Würbenthal,
Kriegsdorf—Römerstadt,
Sternberg—Wichstadtl-Lichtenau,
Hohenstadt—Zöptau und der
Localbahn Hannsdorf—Ziegenhals

andererseits in Kraft.

Weiters gelangt mit Giltigkeit vom gleichen Tage bis auf Widerruf zu dem oben genannten Tarife ein Anhang zur Ausgabe, welcher ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen enthält.

Durch diesen Tarif, resp. Anhang wird der mittelst der Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 de dato 19. November 1896 auf Seite 2251 aufgehobene Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893 nebst Nachtrag I, resp. Anhang hiezu ersetzt.

Exemplare dieser Drucksachen sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. December 1896. [911]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 3, sowie des Anhanges zu diesem Tarife.

Mit 1. Jänner 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1897 gelangt der neue Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, sowie der Anhang zu diesem Tarife zur Einführung.

I. Der neue Tarif, Theil II, Heft 3, enthält:

a) directe Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Wien-Staatsbahnhof, Wien-Nordbahnhof, Wien I K.E.B. (Westbahnhof), Wien I transit K.E.B. (Westbahnhof), Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai, Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel, Wien-Nordwestbahnhof loco, Wien-Nordwestbahnhof transit, Nussdorf, ferner Floridsdorf und Stadlau einerseits und den Stationen der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, der ungarischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der in ihrem Betriebe befindlichen Localbahnen, der Szamosvölgyer Eisenbahn, der Torontáler Localeisenbahnen, den am linken Donauufer gelegenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der in ihrem Betriebe befindlichen Localbahnen und schliesslich der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn andererseits.

b) Ausnahmetarife für speciell angeführte Artikel und Relationen.

II. Der neue Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 3, enthält ermässigte Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in einzelnen Relationen.

Zugleich tritt der vom 1. Februar 1892 giltige Tarif, Theil II, Heft 4, sammt allen Nachträgen, sowie auch der Anhang vom 1. Jänner 1896 zu diesem Tarife ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes, Theil II, Heft 3, sowie des neuen Anhanges zu diesem Tarife können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1896. [912]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil IV, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1897 gelangt der neue Tarif, Theil IV, Heft 1, zur Einführung.

Derselbe enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Hornvieh, Borstenvieh, Schafen, Ziegen und sonstigem Kleinvieh als Frachtgut, sowie directe Frachtgebühren für Thierbegleiter von Stationen der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, der ungarischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der in ihrem Betriebe befindlichen Localbahnen, der Szamosvölgyer Eisenbahn, der Torontáler Localeisenbahnen, den am linken Donauufer gelegenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der in ihrem Betriebe befindlichen Localbahnen und schliesslich der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn nach Wien-Staatsbahnhof, Wien-Nordbahnhof, Wien-St. Marx und Wien I K.E.B. (Westbahnhof) transit.

Zugleich tritt der gleichnamige Tarif vom 15. März 1892 sammt allen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1896. [913]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit 1. Jänner 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1897 gelangt der neue Tarif, Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Der neue Tarif, Theil II, Heft 2, enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Fracht-

gütern zwischen den Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Stationen), k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mähr.-schles. Linien) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Austerlitz—Vlarapass [exclusive] und Olmütz [exclusive]—Müglitz) andererseits.

Zugleich tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jännner 1896 sammt Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1896. [914]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Anhanges zu dem vom 1. November 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1.

Mit 1. Jänner 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1897 tritt ein neuer Anhang zu dem Tarife, Theil II, Heft 1, enthaltend directe Frachtsätze für Classen- und Wagenladungsgüter, sowie für speciell angeführte Artikel in einzelnen Relationen, in Kraft.

Gleichzeitig wird der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1896 sammt Nachträgen aufgehoben.

Exemplare des neuen Anhanges können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1896. [915]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Süddeutscher Personenverkehr.

Einbeziehung neuer Relationen.

Mit 1. Jänner 1897 gelangen nachstehende neue Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Von	Einfache Fahrkarten		Rückfahrkarten		Gepäcktaxe für je 10 kg
	Giltig für alle Züge				
	I. Classe	II. Classe	I. Classe	II. Classe	
	Mark				
Friedrichshafen nach Wien via Salzburg	65·70	43·70	.	.	2·49
Friedrichshafen nach Wien via Simbach	62·30	.	.	.	2·37
Friedrichshafen nach Wien via Salzburg oder Simbach . .	.	.	107·80	72·60	.
Ulm nach Wien via Salzburg oder Simbach	.	.	93·80	62·10	.

Die Rückfahrkarten sind 45 Tage giltig.

Die Fahrkarten für einfache Fahrt im Verkehre von Friedrichshafen nach Wien über Simbach werden erst im Bedarfsfalle aufgelegt.

Wien, am 26. November 1896. [916]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt ein Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen," zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Artikelverzeichnisses.
II. Aenderung der Einlagerungsbestimmung zu Pos. 16 des Haupttarifes.
III. Aufnahme neuer Kartirungssätze.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 20 Heller = 10 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 6. December 1896. [917]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Einführung des Nachtrages IX.) Mit Giltigkeit vom 1. December gelangte der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält:

Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger,
Ergänzungen zu Abschnitt F Tariftabellen,
Aenderungen von Stationsnamen,
Berichtigungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Aufhebung des Tarifes.) Am 1. Jänner 1897 wird der vorbezeichnete Tarif gänzlich aufgehoben. Es treten somit auch die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Münster der Broelthaler Eisenbahn, sowie mit den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Holländischen Eisenbahn ausser Kraft. An deren Stelle treten die Ausnahmefrachtsätze für Holz, welche in den ab 1. Jänner 1897 giltigen neuen Tarifen für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen und der Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. und für den Nordwestdeutsch-Bayerischen Verband enthalten sind. Die Frachtsätze für den Verkehr mit der Broelthaler Eisenbahn kommen ohne Ersatz zur Aufhebung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg			
2379	Böhmischen Commercialbahnen		Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1891	Kreuzer 6·0	4·8	1·2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Miröschau: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau: Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen	Von den nebigen Frachtsätzen wird noch eine Superrefactie von 0·5 kr. (fünf Zehntel Kreuzer) pro 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von den drei Eisensorten zusammen ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 5000 t aufgebracht wird	
			Eisen aller Art						Verschieden	5·5	Verschieden			
			Eisen und Eisenwaaren der Classen											
			A						16·0	12·5	3·5			
			B						15·5	12·5	3·0			
			C						13·5	9·5	4·0			
					Nezvěstic*)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen									
			A						16·0	12·5	3·5			
			B						15·5	12·5	3·0			
				oder vice versa										

Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung der Superrefactie bedungene Minimalquantum von 5000 t mit einbezogen, jedoch wird hiefür eine Superrefactie nicht geleistet

*) Von der rücksichtlich der Strecke Miröschau—Nezvěstic gewährten Begünstigung sind alle Sendungen nach oder von Pilsen und darüber hinaus ausgeschlossen.

Fortlaufende Nummer	2382	2381	2380
1	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmischen Commercialbahnen
2	Betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	
3	Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte	Weiches Brennholz, 1 m lang, der Pos. H-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1, als Frachtgut	Rübenschnitte / Rübe
4	den in den Tarifen, Theil III, Heft 1, 2, 3 und 4 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichisch-ungarischen Stationen	Nussdorf transit	Libáň-Psinic / Jičin
5	Buchs, mit der Bestimmung nach der Ortschaft Grabs (Canton St. Gallen)	Wien (Matzleinsdorf) loco	Jičin / Libáň-Psinic
6	Aufgabe von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen
7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	**Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897**	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
8	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896, bezw. Heft 1 und 2 des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres vom 1. September 1894, bezw. Theil II, Heft Nr. 1 und 2 vom 1. März 1896 und Theil II, Heft 3 vom 1. November 1895 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	Localtarif vom 1. Jänner 1891
9	Verschieden	28 Heller	10·4 kr. / 10·4 kr.
10	Die laut der Tarife Theil III, Heft 1 und 2 vom 1. September 1893, bezw. Theil III, Heft 3 und 4 vom 1. November 1894 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes für Buchs transit jeweilig bestehenden Frachtsätze, zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 5 Centimes für 100 kg	20 Heller	9·2 kr. / 9·2 kr.
11	Verschieden	8 Heller	1·2 kr. / 1·2 kr.
12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. wenn die Sendung an das Lagerhaus in Buchs adressirt war, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, nebst einer Bescheinigung der Lagerhaus-Verwaltung, dass die betreffende Sendung von einer in Grabs ansässigen Partei übernommen und bezogen worden ist. Diese Documente sind spätestens bis Ende Februar 1898 der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck vorzulegen		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1898 / Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1898
14			Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nummer	
1	
2	Die Publication erfolgt
3	von der Namen und im der
4	für Artikel
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7	und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
14	Besondere Bemerkungen

K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Nr. 2 / und im der Nr. 3	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: kr. ö. W. a)	10
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: ad b)	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

der Güterclassification des Tarif-Theiles I

Brennholz, als Schelt- (Klohen-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-) und Stuck- (Stulben-) Holz bis und über 2·5 m lang aus der Pos. H—19, Punkt 1, und H—20, Punkt 1 und 2, ferner Stamm- und Stangenholz bis 2·5 m lang aus der Pos. H—20, Punkt 1

von	nach	a)	b)
Salnau	Prag (St.B.)	32	32
Oberplan	Prag (St.B.)	32	32
Stögenwald	Prag (St.B.)	32	32
Schwarzbach-Stuben	Prag (St.B.)	32	32
Neustift-Quitosching	Prag (St.B.)	32	32
Stein-Irresdorf	Prag (St.B.)	32	32
Höritz	Prag (St.B.)	32	32
Gojau	Prag (St.B.)	30·2	32·2
Krumau	Prag (St.B.)	29·2	31·2
Goldenkron	Prag (St.B.)	28·2	30·2
Adolfsthal	Prag (St.B.)	27	29
Krems-Mfič	Prag (St.B.)	26·6	28·6
Korosek	Prag (St.B.)	25	27
Pořič	Prag (St.B.)	24·6	26·6

Stamm- und Stangenholz bis 19 m lang aus der Pos. H—19, Punkt 1, bezw. der Pos. H—21, dann Schnittholz der Pos. H—19, Punkt 3, und Eisenbahnschwellen aus weichem Holze der Position H—20, Punkt 4

von	nach	a)	b)
Salnau	Prag (St.B.)	38	40
Oberplan	Prag (St.B.)	38	40
Stögenwald	Prag (St.B.)	38	40
Schwarzbach-Stuben	Prag (St.B.)	38	40
Neustift-Quitosching	Prag (St.B.)	38	40
Stein-Irresdorf	Prag (St.B.)	38	40
Höritz	Prag (St.B.)	37·8	39·8
Gojau	Prag (St.B.)	34·8	36·8
Krumau	Prag (St.B.)	32	34
Goldenkron	Prag (St.B.)	31·8	33·8
Adolfsthal	Prag (St.B.)	30	32
Krems-Mfič	Prag (St.B.)	29·4	31·4
Korosek	Prag (St.B.)	27	29
Pořič	Prag (St.B.)	26·4	28·4

Holz der Pos. H—20, Punkte 3 und 5 bis 9

von	nach	a)	b)
Salnau	Prag (St.B.)	38	40
Oberplan	Prag (St.B.)	36·6	38·6
Stögenwald	Prag (St.B.)	36	38
Schwarzbach-Stuben	Prag (St.B.)	35·4	37·4
Neustift-Quitosching	Prag (St.B.)	33·8	35·8
Stein-Irresdorf	Prag (St.B.)	33·4	35·4
Höritz	Prag (St.B.)	32·2	34·4
Gojau	Prag (St.B.)	30·2	32·2
Krumau	Prag (St.B.)	29·2	31·2
Goldenkron	Prag (St.B.)	28·2	30·2
Adolfsthal	Prag (St.B.)	27	29
Krems-Mfič	Prag (St.B.)	26·6	28·6
Korosek	Prag (St.B.)	25	27
Pořič	Prag (St.B.)	24·6	26·6

Holz der Pos. H—19, Punkte 2, 4, 5 und 6

von	nach	a)	b)
Salnau	Prag (St.B.)	55	57
Oberplan	Prag (St.B.)	52·2	54·2
Stögenwald	Prag (St.B.)	51	53
Schwarzbach-Stuben	Prag (St.B.)	49·8	51·8
Neustift-Quitosching	Prag (St.B.)	46·6	48·6
Stein-Irresdorf	Prag (St.B.)	45·8	47·8
Höritz	Prag (St.B.)	43·4	45·4
Gojau	Prag (St.B.)	39·4	41·4
Krumau	Prag (St.B.)	35	37
Goldenkron	Prag (St.B.)	35	37
Adolfsthal	Prag (St.B.)	33	35
Krems-Mfič	Prag (St.B.)	32·2	34·2
Korosek	Prag (St.B.)	29	31
Pořič	Prag (St.B.)	28·2	30·2

a) Prag (St.B.) Vyšebrad, Smicbow transit nnd Hrahovka transit
b) Smicbow loco

Aufgabe als Fracbtgut und Frachtzablung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen nnter Einhaltnng der einscblägigen allgemeinen Tarifbestimmungen.
Anf den Frachtbriefen muss eine fürstlicb Scbwarzenberg'sche Dienststelle als Absenderin erscheinen

Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decembher 1897

Localtarif

Verschieden

Verscbieden

Im Kartirungswege

In diesen Fracbtsätzen ist die Wagenbeistellungs-, bezw. Schleppbabngebühr in Salnau nicht enthalten. — Die Zugestebung dieser Tarifermässigung erfolgt als Ausfluss der zwiscben der Oesterr. Localelsenbahn-Gesellschaft und der fürstlicb Scbwarzenberg'schen Güterverwaltung anlässlicb des Bahnbaues getroffenen Abmachungen

Fortlaufende Nummer	1	2384	2385
Die Publication erfolgt und im Namen der	2 / 3	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Brennholz, als: Scheit- (Kloben-), Knüppel- (Prügel-), Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stulben-) Holz aus den Pos. H—19, Punkt 1, und H—20, Punkt 1 und 2; Stamm- und Stangenholz, über 2·5 m bis 19 m lang, aus der Pos. H—19, Punkt 1, bezw. aus der Pos. H—21	Candiszucker
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Böhm.-Lelpa
nach	5	a) Budweis loco und transit b) Frauenberg (Umschlag) c) Zamošt (Umschlag)	Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B.) Wien (Oe.N.W.B.) und Wien (St.E.G.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf den Frachtbriefen muss eine fürstlich Schwarzenberg'sche Dienststelle als Absenderin erscheinen	Anfgabe von, resp. Frachtzahlnng für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Anfrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmnngen
und gilt in der Zeit	7	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Nachtrag II vom 1. Februar 1896 zum Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Nachbartarif mit der Böhm. Nordbahn vom 1. Jänner 1896
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	in Kreuzer ö. W.	in Kreuzern
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	In diesen Frachtsätzen ist die Wagenbeistellungs-, bezw. Schleppbahngebühr in Sainau, Frauenberg und Zamošt nicht enthalten. — Die Zugestehung dieser Tarifermässigung erfolgt als Ausfluss der zwischen der Oesterr. Localelsenbahn-Gesellschaft und der fürstlich Schwarzenberg'schen Güterverwaltung anlässlich des Bahnbaues getroffenen Abmachungen	

Betheiligten Verwaltungen	2384	2385
		Böhmischen Nordbahn
Candiszucker		
Böhm.-Lelpa		
Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B.) Wien (Oe.N.W.B.) und Wien (St.E.G.)	Sainau Oberplan Stögenwald Schwarzbach-Stnben Nenstift-Quitosching Stein-Irresdorf Höritz Gojan Kruman Goldenkron Adolfsthal Krems-Mrič Korosek Porič	Budweis Linz Pilsen Ried Salzburg Wels
		199
		184
		157
		147
		42
		37
		Im Kartirungswege

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2386	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Bausteine der Pos. 8—58 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Sloboda rungurska-Grube	Kolomea-Bahnhof	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer österr. Währ. 30	6	24	Im Kartirungswege		
				Rungury					24	5	19			
2387	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Cement der Pos. C—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	St. Johann in Tirol	Wilten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer österr. Währ. 22	20	2	Im Kartirungswege		
					Wörgl				14	12	2			
2388	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österr. u. ungarischen Eisenbahnen	Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 134 vom 21. November 1896 unter fortlaufender Nr. 1996 publicirten Frachtsätze für die Beförderung von Holz von Czernowitz etc. nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Liudau transit finden ab 15. December 1896 auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition in den Stationen Wien transit (Rangirhahnhof), Salzburg, Eben, Schladming, St. Johann im Pongau, Taxenbach, Bruck-Fusch, Hopfgarten, Wilten, Zirl, Feldkirch, München und Kempten nach Massgabe der im Tarife, Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1894 unter Ziffer IX enthaltenen Bestimmungen Anwendung.											
2389	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Wolle aller Art (ausschliesslich Schlackenwolle, Baumwolle und Kämmzug) und ungepresste Wollabfälle als Frachtgut	Riesa-Elbquai	Neudek (Localb.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg ⎫ b) 10 000 kg ⎭ per Frachtbrief und Wagen	Vom 15. December 1896 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Elbe-Umschlagstarif West-Oesterreich-Riesa-Elbquai vom 1. November 1896	Pfg. a) 174 b) 161	Pfg. a) 162 b) 149	Pfg. a) 12 b) 12	Im Kartirungswege		Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Wolle und Wollabfälle, gültig im Rückvergütungswege zwischen Riesa-Elbquai und Neudek, kommen in Wegfall
				hezw. umgekehrt										
2390	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Böhm. Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn	Steine, fallend unter Position 8 - 57 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1883	Canfanaro	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. und Tetschen B.N.B. und Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der bezüglichen Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	136	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Dignano						137 Kreuzer ö. W. incl. Mgb.				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchfuhrung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2391	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Maschinen	Oderberg	Göding	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	kr. 105·5 52·4 58·3 66·0 64·2	kr. 60·8 31·1 34·4 38·7 37·7	kr. 44·7 21·3 23·9 27·3 26·5	Im Rückvergütungswege	Auf das baufübrende industrielle Etablissement in Göding als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Maschinentheile aus Eisen und Holz	Brünn Nordbahnhof Marchegg trans. (für Sendungen von Budapest) Wien Nordbahnhof trans. (für Sendungen von Ober - Eggendorf) Jedlesee trans. (für Sendungen von Stockeran)		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Wiederaufbau von durch Brand zerstörten Industrie-Etablissements in Göding bestimmt sein			48·6 26·3 28·9 32·3	44·7 21·3 23·9 27·3	3·9 5·0 5·0 5·0			
			3. Cement und hydraulischen Kalk	Wien Nordbahnhof Kwassitz-Tlnmatschau		Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			16·7 10·4	13·9 7·5	2·8 2·9			
			4. Kalk, gebrannten	Nikolsburg					8·9	5·9	3·0			
			5. Steine der Pos. § 57 der Güter-classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Brünn Nordbahnhof trans. (für Sendungen von Iglau)					13·7	10·8	2·9			
			6. Holz des Specialtarifes 2	Hradisch K.F.N.B.trans. (für Sendungen von Vág-Beszterce) Krakan trans. (für Sendungen von Stryj, Skole und Lawoczne) Hohenau Teschen K.F.N.B. Wien Nordbahnhof		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			12·0 47·4 13·5 34·8 24·2	8·5 40·8 9·3 28·6 17·9	3·5 6·6 4·2 6·2 6·3			
2392	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Ottendorf bei Troppau Mladetzko Eckersdorf	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	kr. 6·7 10·7 11·9	kr. 4·0 9·0 10·5	kr. 2·7 1·7 1·4	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Troppau K.F.N.B.	Ottendorf bei Troppau Mladetzko Eckersdorf				6·7 10·7 11·9	4·0 9·0 10·5	2·7 1·7 1·4			

Fortlaufende Nummer	2393	2394	2395	2396	2397
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin			Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
Betheiligten Verwaltungen		Kgl. ungarische Staatseisenbahnen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zucker aller Art, exclusive Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Getreide			Steinzeugwaaren, ordinäre, braune
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Olmütz K.F.N.B.	Prijedor		Banjaluka Stadt	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Troppau K.F.N.B.	Sissek loco und transit		Doberlin transit	Voltersrenth
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe a) in hellehigen Mengen; b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Auflieferung von mindestens			Frachzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen
		a) 10.000 t b) 2.500 t c) 3.500 t	a) 750 t b) 1.500 t	a) 2.500 t b) 5.000 t	
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. November 1896 bis Ende October 1897			Vom 20. December 1896 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897
Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden		Tarif des Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehres vom 1. Mai 1893	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverhandstarif, Theil II, Heft 5, vom 1. Juni 1892
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden		Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz
Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	kr. a) 60 b) 41 c) 30	kr. ad a) 2 ad b) 3 ad c) 4	kr. ad a) 3 ad b) 4	kr. ad a) 7 ad b) 8	90·9 kr
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	Verschieden				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege			Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf Grund der die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche bei der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin bis Ende December 1897 vorzulegen sind		Anf Grund der die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeher lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction C III h der kgl. ungar. Staatseisenbahnen bis längstens Ende December 1897 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen		Die Tarifbegünstigung (Refactie) ad Positon 2395 kann nur dann in Anspruch genommen werden, wenn sie ad Position 2396 nicht beansprucht wird, und jene ad Position 2396 nur dann, wenn sie nicht ad Position 2395 beansprucht wird			

Vom Erfinder Prof. **Dr. Meidinger** ausschliesslich autorisirte Fabrik für

MEIDINGER-OEFEN

H. HEIM, Wien-Döbling

kais. und kön. Hof-Lieferant

WIEN, I., Kohlmarkt Nr. 7

Budapest, Thonethof. — Prag, Hybernergasse 7.

Patente in allen Staaten. (505)

Mit ersten Preisen prämiirt auf allen Ausstellungen.

Oefen für Wohnräume und Bureaux.

Bei österreichisch-ungarischen Bahnen 1699 in Verwendung.

Waggon-Oefen 586 in Verwendung.

Rauchverzehrende Kamine

Rauchverzehrende „Calorifères"

Central-Heizungen aller Systeme.

VOGEL & NOOT

Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken

Wartberg und Mitterdorf

Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark

WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.

Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzenge.

Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.

Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.

Bureau für den Alleinverkauf der Producte der **Eisenwerke Assling** der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

GANZ & CIE.

Eisengiesserei und Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

Budapest und Leobersdorf bei Wien

General-Vertretung WIEN, IX/1 Wasagasse Nr. 31

empfehlen ihre

Hartgussräder und **Kreuzungen,**
Räder für Bauunternehmungen, (530)
Waggons und **Drehscheiben,**
Elektrische Strassen-, Industrie- und **Feldbahnen,**
Elektrische Beleuchtung von Bahnhöfen, Etablissements und Grubenanlagen,
Mobile Beleuchtungs-Apparate für Eisenbahnen,
Anlage von Beleuchtungs-Stationen nach ihrem Fernleitungs-Systeme,
Turbinen-Anlagen,
Zerkleinerungsmaschinen mit Hartgusswalzen und **Hartgussbacken,**
Maschinen für **Papier-** und **Cellulose-**Fabrikation,
Gasmotoren, stehend oder liegend, ein- oder zweicylindrig,
Stahlguss-Artikel. Nr. 301

Oesterreichisch-Alpine Montan-Gesellschaft in Wien.

(*Actiencapital ö. W. fl. 30,000.000*)

liefert **EISENBAHN-BEDARFSARTIKEL** als:

Bessemerstahl- und Eisenschienen,
Schienennägel, Laschen und Unterlagsplatten,
Profileisen jeder Art für eisernen Oberbau.
Weichen und Kreuzungen.
Achsen, Bandagen und complete Radsätze.
Schmiedestücke jeder Art,
Brücken-Constructionen in Eisen und Stahl,
Wasserstations-Einrichtungen,
Waggon- und Locomotivfedern,
Gusswaaren aller Art,
Reservoir-, Tender- und Kesselbleche,
Locomotiv-Frames aus Eisen- und Stahlblech,
Schwere Ketten, geschweisst und ungeschweisst, aus Eisen und Stahl,
Façoneisen aller Art,
Stabeisen,
Draht und Drahtstifte
u. s. w.

Sitz der Gesellschaft in Wien. (513)

Bureaux: Kärnthnerstrasse 55 und Maximilianstrasse 2.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 144. Wien, 15. December 1896. IX. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. November 1896, Z. 3072/IV, an sämmtliche österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend die Verwendung der im Eisenbahnbetriebe als Haltesignal im Gebrauche stehenden Knallkapseln.

Es ist in letzterer Zeit der Fall vorgekommen, dass ein Bahnwächter nach beendeter Streckenrevision die Knallsignalbüchse sammt Riemen auf einen Nagel aufhängen wollte, hiebei jedoch den Nagel verfehlte.

Dies hatte zur Folge, dass die Büchse zu Boden fiel und der Wächter bei der durch diesen Fall herbeigeführten Explosion der in der Büchse befindlich gewesenen vier Knallsignale der Firma Sellier & Bellot vom Jahre 1891 verletzt wurde.

Aus diesem Anlasse wird aufmerksam gemacht, dass die Firma Sellier & Bellot für die Qualität der Knallkapseln nur auf die Dauer von drei Jahren garantirt.

Der Umfang der Beschaffung dieses Signalmittels hat sich daher nur in solchen Grenzen zu halten, dass die beschafften Signalmittel innerhalb der dreijährigen Garantiedauer auch thatsächlich aufgebraucht werden.

Mit Rücksicht auf die grossen Kosten der Knallsignale wird gestattet, dass die minderwerthigen — nicht mit einer Zinnfolie gedeckten — Knallkapseln der Firma Sellier & Bellot (ältester Jahrgang 1893), für welche die oben erwähnte Garantiedauer noch nicht abgelaufen ist, zwar nicht zur Ausrüstung des Zugbegleitungspersonales, wohl aber allenfalls noch in anderen Dienstzweigen in beschränktem Umfange (vergleiche Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juni 1894, Z. 12.142) verwendet werden.

Aeltere, aus Lieferungen vor dem Jahre 1893 stammende Knallkapseln sind unbedingt, und zwar durch Abknallen auf thunlichst isolirten Geleisen zu vernichten.

Das Zugbegleitungspersonale darf nur mit „gedeckten“ Knallsignalen ausgerüstet werden.

Weiters sind zur Verhütung der Explosion von Knallsignalen dem Personale die in dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juni 1894, Z. 12.142 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 ex 1894) hinsichtlich der Verwahrung und Verwendung der Knallsignale angeführten Vorschriften zur Danachachtung in Erinnerung zu bringen.

Wien, am 30. November 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der Cementfabrik in Steinschal zur Haltestelle Steinschal der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (Pielachthalbahn).

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Ersten französischen Cementfabrik Max Reiche in Steinschal die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Schleppbahn von der Cementfabrik in Steinschal zur Haltestelle Steinschal der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (Pielachthalbahn) im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. November 1896. Z. 13.334/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Für die Frage der Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse ist es irrelevant, ob die in Betracht kommende Anfnahmsstelle dem Gesammtverkehre dient oder blos als Personenhaltestelle errichtet worden ist.**
2. **Ueber die Frage der Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse entscheidet die zuständige Behörde nach freiem Ermessen.**
3. **Eine Vereinbarung der Parteien kann eine gesetzlich auferlegte Verpflichtung nicht alteriren und berechtigt den von der Leistung Entlasteten nur, seine Rechtsansprüche gegenüber dem anderen Compaciscenten auf dem competenten Wege geltend zu machen.**

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der niederösterr. Finanzprocuratur gegen die Entscheidung des kärntnerischen Landesausschusses vom 15. November 1894, Z. 10.801, betreffend eine Eisenbahn-Zufahrtsstrasse, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Die Herstellung einer Zufahrtsstrasse zu der Station „Klagenfurt Staatsbahn“ an der Flügelbahn Klagenfurt-Glandorf der ehemaligen Kronprinz Rudolf- nunmehr Staatsbahn kam in Verhandlung, nachdem der schon bei der Anlage der genannten Flügelbahn erbaute, seitdem aber als Verkehrsstation nicht benützte Bahnhof über Ansuchen der Stadtgemeinde Klagenfurt im Jahre 1891 als Station für den Personenverkehr — Haltestelle — eingerichtet worden war. Die hierüber vom kärntnerischen Landesausschusse im Einvernehmen mit der Landesregierung getroffene Entscheidung, mit welcher die Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse von der Völkermarkter Reichsstrasse bis zu dem Plateau vor dem Aufnahmsgebäude der besagten Haltestelle als nothwendig erkannt und die Oesterr. Staatsbahn mit einem Drittheile der Herstellungs- und Erhaltungskosten in Concurrenz gezogen wird, bildet den Gegenstand der vorliegenden Beschwerde, welche jedoch nicht gegen die Höhe des den Staatsbahnen auferlegten Concurrenzbeitrages, sondern nur gegen die Herstellung der fraglichen Strasse als Eisenbahn-Zufahrtsstrasse überhaupt gerichtet ist.

In dieser letzteren Richtung wird die Gesetzmässigkeit der angefochtenen Entscheidung von der Beschwerde in erster Linie mit der Einwendung bestritten, dass die Haltestelle „Klagenfurt Staatsbahn“ nur als Personenhaltestelle errichtet worden und der Eilgut-, sowie der Frachtenverkehr auf derselben ausgeschlossen sei, auf blosse Personenhaltestellen aber die Eisenbahnzufahrts-Gesetze keine Anwendung finden.

Der Verwaltungs-Gerichtshof konnte diese Anschauung der Beschwerde, insoweit es sich vorliegenden Falles um das kärntnerische Eisenbahn-Zufahrtsstrassen-Gesetz vom 7. August 1881, L.-G.-Bl. Nr. 22, handelt, nicht als richtig erkennen, denn weder der Wortlaut, noch die Absicht dieses Gesetzes deuten darauf hin, dass dasselbe nur für Strassen Geltung habe, welche zu Bahnhöfen oder Stationen führen, an denen der volle Personen- und Frachtenverkehr der Eisenbahnen stattfindet.

Der § 1 des bezogenen Gesetzes erklärt nämlich als Eisenbahn-Zufahrtsstrassen jene öffentlichen Strassen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit dem nächst gelegenen Fahrwege oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln. Auch im weiteren Texte des Gesetzes, sowie in seiner Ueberschrift werden nur die Ausdrücke „Bahnhöfe“ und „Aufnahmsstationen“ gebraucht ohne irgend welche beschränkende Beifügung in Hinsicht auf die Gattung und den Umfang des auf den Stationen stattfindenden Verkehres. Als „Aufnahmsstation“ muss aber nach der natürlichen Bedeutung des Wortes jede örtliche Stelle einer Eisenbahn angesehen werden, welche zur Aufnahme von Personen oder von Frachten eingerichtet ist und benützt wird. Einer Einschränkung des Begriffes „Aufnahmsstation“ auf solche Stationen, an welchen sowohl die Personen- als auch die Frachtenaufnahme stattfindet, steht aber nicht blos die natürliche Bedeutung des Wortes, sondern auch die Absicht des Gesetzes entgegen, welches die Herstellung und Erhaltung der zu den Bahnhöfen und Stationen der Eisenbahn führenden Strassen von den allgemeinen Bestimmungen der Strassengesetze ausnimmt und einer besonderen Concurrenz des Landes, der Eisenbahn und der Gemeinde mit etwaigen Privatinteressenten überweist, offenbar zu dem Zwecke, die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehres auf diesen Strassen sicherzustellen und diejenigen Factoren zur Kostentragung heranzuziehen, in deren Interesse eine gute und gesicherte Communication zur Eisenbahn gelegen ist. Dass aber dieselben Rücksichten je nach den Umständen des Falles auch bei der Communication zu einer Haltestelle, das ist zu einer Station, an welcher nur die Personenaufnahme mit Ausschluss des Frachtenverkehres stattfindet, obwalten können, ist gewiss, da ja ein bedeutender Personenverkehr eine sichere und leichte Zufahrt nicht minder bedingt, als der Frachtenverkehr, und bezüglich der Sorge für den Personenverkehr dieselben Gründe der besonderen Concurrenz des Landes, der Eisenbahn und der Gemeinden platzgreifen, wie für den Frachtenverkehr.

Wenn nun aber dem Gesagten zufolge der Umstand, dass die Station „Klagenfurt Staatsbahn“ nur als Haltestelle errichtet wurde und an derselben blos die Personenaufnahme mit Ausschluss des Frachtenverkehres stattfindet, der Anwendung des Gesetzes vom 7. August 1881, L.-G.-Bl. Nr. 22, nicht entgegensteht, so darf hieraus, bezw. aus der Rechtsanschauung, dass das eben bezogene Gesetz unter dem Ausdrucke „Aufnahmsstationen“ auch die Personenhaltestellen begreift, keineswegs — wie die Beschwerde zu argumentiren scheint — gefolgert werden, dass zu jeder als Haltestelle zur Personenaufnahme eingerichteten Eisenbahnstation eine Zufahrtsstrasse im Sinne des bezogenen Gesetzes hergestellt werden müsse; denn über die Nothwendigkeit der Herstellung einer neuen, sowie der Adaptirung einer bestehenden Strasse als Eisenbahn-Zufahrtsstrasse entscheidet gemäss § 3 leg. cit. der Landesausschuss im Einvernehmen mit der Landesregierung nach freiem Ermessen. Diesen Behörden steht daher auch die Entscheidung nach freiem Ermessen zu, ob mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse des concreten Falles und auf die Bedeutung des Verkehres die Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse zu einer als Haltestelle blos für den Personenverkehr eingerichteten Station nothwendig ist, weshalb auch die angefochtene Entscheidung, insoweit mit derselben die Nothwendigkeit der Herstellung der in Rede stehenden Eisenbahn-Zufahrtsstrasse ausgesprochen wurde, der Ueberprüfung durch den Verwaltungs-Gerichtshof gemäss § 3, lit. e), des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht unterliegt.

Auch die weitere Einwendung der Beschwerde,

dass den Oesterr. Staatsbahnen aus der Errichtung der Haltestelle „Klagenfurt Staatsbahn“ vertragsmässig keine Belastung erwachsen könne, weil die Stadtgemeinde Klagenfurt bei der bezüglichen Verhandlung sich verpflichtet habe, die neu anzulegenden Zugänge zu der Haltestelle auf eigene Kosten zu erhalten, fand der Gerichtshof haltlos.

Denn die durch die Annahme der allgemeinen Bedingungen für die Errichtung von Personenhaltestellen auf den Linien der Staatsbahnen Seitens der Stadtgemeinde Klagenfurt eingegangene, bei der Verhandlung am 12. Juni 1894 von den Vertretern der Staatsbahnen nicht geltend gemachte Verpflichtung durfte, auch wenn derselben die von der Beschwerde behauptete, auch auf die Zufahrtsstrassen ausgedehnte Bedeutung zuerkannt würde, bei der auf Grund des Gesetzes vom 7. August 1881 gefällten Entscheidung über die Nothwendigkeit der fraglichen Zufahrtsstrasse und die Concurrenzbeiträge für dieselbe nicht berücksichtigt werden, weil die durch das Gesetz auferlegte Verpflichtung durch eine Vereinbarung der Parteien gegenüber der Behörde nicht alterirt werden kann und der Partei nur freigestellt bleibt, ihre Rechtsansprüche aus einer solchen Vereinbarung gegenüber dem anderen Compaciscenten auf dem competenten Wege geltend zu machen.

Diesen Erwägungen zufolge musste die Beschwerde als unbegründet abgewiesen werden.

[Erkenntniss vom 17. September 1896, Z. 5053; E.-M.-Z. 12.855/I.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 545. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. December beantwortete Se. Excellenz der Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg mehrere an ihn gerichtete Interpellationen, wie folgt:

Die Herren Abgeordneten Schwab und Genossen haben in der Sitzung vom 13. November die Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei

1. auf das baldige Zustandekommen des Staatsvertrages mit der preussischen Regierung, betreffend den Anschluss der Linie Tannwald—Landesgrenze an die preussische Riesengebirgsbahn, mit allen mir zu Gebote stehenden Mitteln hinzuwirken, und

2. den Ausbau der Linie Tannwald—Landesgrenze, sowie der Flügelbahn Wurzelsdorf—Rechlitz—Starkenbach ehemöglichst sicherzustellen?

In Beantwortung dieser Anfragen beehre ich mich, dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Bezüglich des Anschlusses der projectirten Localbahn Tannwald—Neuwelt an das preussische Bahnnetz sind schon vor geraumer Zeit Vorverhandlungen mit der kgl. preussischen Staatsregierung im diplomatischen Wege eingeleitet worden.

Zu einem befriedigenden Abschlusse sind aber diese Verhandlungen bisher nicht gediehen, weil die kgl. preussische Regierung aus diesem Anlasse eine Reihe weitgehender Forderungen erhob, deren Erfüllung vom Standpunkte der diesseitigen Verkehrsinteressen erheblichen Bedenken begegnet.

Ein Entgegenkommen der österreichischen Regierung gegenüber diesen Forderungen erscheint nur bis zu einem gewissen Grade zulässig, da nicht zu verkennen ist, dass die projectirte Bahnlinie auf die Verkehrsverhältnisse der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, mithin indirect auch auf den garantirenden Staatsschatz ungünstig einwirken würde und daher ihre Zulassung schon an und für sich ein der wirthschaftlichen Entwicklung des berührten Landestheiles gebrachtes Opfer darstellt.

Was die Linie Wurzelsdorf—Rochlitz—Starkenbach anbelangt, so stellt sich dieselbe als Abzweigung der vorerwähnten Bahnverbindung dar, und erscheint dieselbe auch in finanzieller Beziehung vom Zustandekommen vorgenannter Hauptlinie abhängig.

Weiteren Erwägungen bleibt vorbehalten, ob ungeachtet der angedeuteten Schwierigkeiten zur Ausführung des in Rede stehenden Bahnprojectes geschritten werden könne. Ich bitte aber, die Versicherung entgegenzunehmen, dass ich, insoweit es an mir liegt, die auf Verwirklichung des erwähnten, wirthschaftlich gewiss wünschenswerthen Bahnprojectes abzielenden Bestrebungen nach wie vor mit regem Interesse verfolgen und nach Kräften bemüht sein werde, die ehethunlichste Sicherstellung dieses Bahnprojectes zu ermöglichen.

Die Herren Abgeordneten Tittinger und Genossen haben in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. v. M. unter Hinweis auf den Umstand, dass auf den Linien der k. k. Staatsbahnen seit Jahren und auch heuer mit dem Eintritte der Herbstcampagne die erforderlichen Transportmittel nicht ausreichen, an mich die Fragen gestellt:

1. Was ich für die laufende Campagne zu verfügen gedenke, damit dem gegenwärtig auf den Staatsbahnlinien herrschenden Wagenmangel in wirksamer und ausreichender Weise abgeholfen werde, und

2. ob ich geneigt bin, für die Zukunft das nöthige, eventuell im Wege des Budgets vorzukehren, um eine durchgreifende und nachhaltige Sanirung der geschilderten alljährlich wiederkehrenden Transportschwierigkeiten im k. k. Staatsbetriebe herbeizuführen.

Desgleichen haben die Herren Abgeordneten Dr. Hallwich und Genossen in der Sitzung vom 16. v. M. unter Hinweis auf den Umstand, dass seit Jahren auf den k. k. Staatsbahnen im nordwestböhmischen Braunkohlenreviere kein solcher Mangel an Kohlenwagen wie in den letztverflossenen Monaten dieses Jahres bestand, an mich die Fragen gerichtet:

1. Ob mir die geschilderten Zustände auf den Staatsbahnen im nordwestböhmischen Braunkohlenreviere bekannt sind, und

2. durch welche Mittel die Regierung diesem, den Bergbau, die Industrie und die Interessen der Bergarbeiterschaft tangirenden Uebelstande alsbald abzuhelfen gedenkt.

Ich beehre mich, hierauf dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Der auf den k. k. Staatsbahnen alljährlich, insbesondere während der Herbstcampagne, herrschende Wagenmangel ist eine Erscheinung, welche auch auf anderen, mit Wagen gut dotirten Bahnen, und zwar nicht nur in Oesterreich, sondern auch in Ungarn, Deutschland und anderen Ländern, auftritt, weil es nicht für wirthschaftlich gerechtfertigt erachtet wird, einen so grossen Fahrpark zu unterhalten, dass derselbe allen möglichen Fluctuationen des in der Regel nur durch sehr wenige Wochen auf ungewöhnlich hohem Stande befindlichen Verkehres voll genügen könne.

Ich habe es übrigens seit meinem Amtsantritte stets als eine meiner wichtigsten Aufgaben erachtet, dem auf den k. k. Staatsbahnen zeitweise bestehenden Wagenmangel thunlichst zu begegnen, und ich habe demzufolge nicht nur alle für Wagenanschaffungen vorhanden gewesenen Credite voll ausgenützt, sondern überdies noch über den Rahmen des genehmigten Budgets hinaus im Einvernehmen mit Sr. Excellenz dem Herrn Finanzminister, und zwar schon im Frühjahre, circa 1000 Leihwagen für die heurige Herbstcampagne angemiethet.

Es wurden damit für die laufende Campagne zeitgerecht alle Vorsorgen, welche die Erfahrungen des letzten Jahres gerathen erscheinen liessen, und alle Verfügungen, welche auf die rascheste Circulation und beste Ausnützung des vorhandenen Wagenparkes hinzielen, getroffen.

Was speciell die geschilderten Zustände im nordwestböhmischen Braunkohlenreviere betrifft, so trugen die Arbeitseinstellungen zu Ende September und anfangs October wegen der ihnen folgenden forcirten Mehrbestellungen an Wagen wesentlich zur Verschärfung der Situation bei.

Eine solche kann aber allerdings aus der Höhe der Wagenbestellungen alleiu nicht beurtheilt werden, denn es liessen sich Fälle constatiren, nach welchen einzelne Werke, denen man die Anforderung nicht nur voll deckte, sondern auch Compensation für den unmittelbar vorhergegangenen Abgang beistellte, nicht einmal die directe angemeldete Bedarfsziffer auszunützen in der Lage waren.

Das Ergebniss der Rübenernte, welches nach den ungünstigen Witterungsverhältnissen allgemein unterschätzt wurde, ist ein derartiges, dass namhaft grössere Quantitäten an Rübe, Rübenschnitten, sowie der zur Verarbeitung nöthigen Artikel, wie Kalkstein und Kohle, zum Transporte gelangten als in den Vorjahren.

Der in den Nachbarländern gleichzeitig aufgetretene Abgang an Kohlenwagen machte wider Erwarten die sonst anstandslos

effectuirten Wagenrequisitionen ebensfalls ganz erfolglos, und blieben einzelne Bahnen sogar mit dem seit Jahren vereinbarten Kohlenwagen-Contingent im Rückstande.

Dass die Wagensituation sich dennoch nicht ungünstiger als im verflossenen Jahre gestaltete, geht daraus hervor, dass in den beiden Monaten October und November des heurigen Jahres im fraglichen Braunkohlenreviere allein um 6830 Wagen mehr beladen wurden als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Was die Frage anbelangt, betreffend die Vorkehrungen für die Zukunft, um Transportschwierigkeiten zu begegnen, so wurde nach dem in Berathung des hohen Hauses befindlichen Staatsvoranschlage pro 1897 aus dem geplanten Investitionsanlehen die Anschaffung von circa 1000, ferner aus den Investitionsfonds der Mährischen Grenzbahn und Mährisch-Schlesischen Centralbahn von circa 300 Güterwagen in Aussicht genommen.

Ebenso wurden im Staatsvoranschlage pro 1897 die erforderlichen Miethbeträge für die neuerliche Anmiethung von circa 1000 Leihwagen für die nächstjährige Herbstcampagne vorgesehen.

Nach Genehmigung dieser Anträge würden den k. k. Staatsbahnen, inclusive der aus dem Zehn-Millionen-Anlehen vom Jahre 1895 bereits bestellten 275 Güterwagen, im kommenden Jahre zusammen noch um 1575 eigene Güterwagen mehr zur Verfügung stehen als im laufenden Jahre.

Bei diesem Anlasse beehre ich mich auch, auf die von den Herren Abgeordneten Krumbholz und Genossen in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. v. M. unter Hinweis auf die aus den Kreisen der Zuckerindustriellen vorgebrachten Beschwerden über den auf der k. k. Prag-Duxer Eisenbahn herrschenden Wagenmangel gestellten Anfragen:

1. ob ich bereit bin, die geschilderten Uebelstände an der genannten Bahnlinie zu beseitigen, Vorsorge zu treffen, dass die nöthigen Wagen dem Bedarfe der Zuckerindustrie entsprechend jederzeit zur Verfügung und in den Stationen die für Verladung der Rübe nöthigen Räume bereitgestellt werden, und

2. falls das Circulare der Central-Wagendirigirung — wonach selbe den Auftrag ergehen liess, für Zuckerrübe immer nur die Hälfte der bestellten Wagen beizustellen — noch besteht, dieses unverzüglich ausser Kraft zu setzen;

unter Bezugnahme auf meine über den Wagenmangel im Allgemeinen gemachten Ausführungen gleichzeitig zu antworten:

Der alljährlich auftretende Umstand, dass mit Rübe beladene Wagen wegen Platzmangel in verschiedenen Fabriken nicht zugestellt und entladen werden können und daher die Stationsgeleise verstellen, dadurch Stockungen, sowie eine ungünstige Wagenausnützung hervorrufen, bot schon in früheren Jahren Veranlassung, die Zuckerfabriken einzuladen, auf eine den Platzverhältnissen anzupassende Aufgabe und Zufuhr der Rübe Einfluss zu nehmen.

Thatsächlich wurde in Erwägung dieser Folgen und unter Berücksichtigung der augenblicklichen Wagensituation im Laufe des Monates November dieses Jahres zweimal, und zwar am 11. und 12., von dem Central-Wagendirigirungsamte, jedoch immer nur für den betreffenden Tag, die Weisung ertheilt, den Wagenbedarf für Rübe und Rübenschnitten nur mit 50 pCt. zu decken.

Ein Circulare des genannten Amtes, zur Rübenverladung immer nur die Hälfte der bestellten Wagen beizustellen, besteht und bestand nicht.

Das genannte Central-Wagendirigirungsamt hat sein Augenmerk vorzüglich darauf zu richten, dass die Wagenbeistellung sowohl für alle Arten von Gütern als auch für alle Bahnstrecken thunlichst gleichmässig erfolge.

Was speciell den Anstand bezüglich der Zuckerfabrik in Leneschitz betrifft, so hat dieselbe den Betrieb vom 23. bis 26. November hauptsächlich wegen geringen Vorrathes an Rüben bei Beginn der Campagne und allerdings auch wegen unregelmässiger Zufuhr in Folge des eingetretenen Wagenmangels eingestellt.

Die vorerwähnte einmalige Verfügung des Central-Wagendirigirungsamtes vom 11. und 12. November wegen Unterdeckung des Wagenbedarfes konnte somit hierauf keinen Einfluss nehmen.

Die früher hervorgehobene bessere Dotirung der Staatsbahnen durch nahezu 1600 Güterwagen wird in den nächsten Jahren voraussichtlich gestatten, den Anforderungen besser entsprechen zu können als bisher.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Leitmeritz—Auscha: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Leitmeritz—Auscha der concessionirten normalspurigen Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 11.399/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Ausweichgeleises an der Schleppbahn zur Zuckerfabrik nächst Göding.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für ein Ausweichgeleise an dem bestehenden Einfahrtsgeleise der Schleppbahnanlage zur Zuckerfabrik der Firma Brüder Redlich & Berger nächst der Station Göding der Linie Wien—Krakau ertheilt. [E.-M.-Z. 8711/IV.]

— (Linie Prerau—Brünn: Abänderung der Schleppbahnanlage zur Kojeteiner Zuckerfabrik.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Abänderung der Schleppbahnlage der Kojeteiner Zuckerfabrik nächst der Station Kojetein der Linie Prerau—Brünn ertheilt. [E.-M.-Z. 8712/IV.]

Bukowinaer Localbahnen. (Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza: Bauherstellungen in der Station Watra-Moldawitza.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat den Bauconsens für die Herstellung eines Aufnahmsgebäudes mit Magazin und Verladerampe, sowie eines Hausbrunnens in der Station Watra-Moldawitza der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9395/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Zsebely - Végvár (Rittberg). (Ausführungsbeschluss.) Die Grossgemeinde Csákovár im Temeser Comitate hat im Einvernehmen mit den Interessenten der von der projectirten Localbahn Zsebely-Végvár berührten Bezirke den Beschluss gefasst, die von ihr projectirte Localbahn Zsebely-Liebling-Sipet-Végvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46, Vorconcession Post 1) auszubauen. Die effectiven Baukosten dieser als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie sind mit 930.000 fl., das ist 32.068 fl. per laufendes Kilometer, präliminirt. Die Linie Zsebely—Végvár, welche von der Station Zsebely der Hauptlinie Budapest—Arad—Temesvár—Báziás gegen Osten abzweigt, ist ein Theilglied der von der genannten Grossgemeinde projectirten Linie Zsebely—Végvár—Buziás—Lugos (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 46 ex 1895), wird in der Endstation Buziás Anschluss an die als Sackbahn endigende Localbahn Temesvár-Józsefváros—Buziás (Comitat Temes) finden und weiterhin diese in der Station Lugos (Comitat Krassó) mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Temesvar—Orsova—Verciorova verbinden.

Slavonische Drauthalbahn. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Viljevo-Kapelna—Noskovci und Eröffnung des Betriebes.) Am 2. December fand unter Führung des Sectionsrathes Aladár Ehrenhöfer des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Belisce-Kapelna—Noskovci der schmalspurigen Slavonischen Drauthalbahn Viljevo-Kapelna—Belisce-Kapelna—Noskovci der Firma Guttmann de Gelse (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 96) mit den nebst den beiden Anschlussstationen für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Moslavina und Cadjavica (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113) statt. Die neue im Eigenbetriebe der Firma Guttmann stehende Linie erhält in der Station Noskovci Anschluss an die Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Noskovci—Slatina—Našić.

Localbahn Nagy-Halmágy—Brád. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung ihres Baues begriffenen Localbahn Nagy-Halmágy—Brád (vergl. Nachtrag zur Concessionsurkunde der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, Vrdgs.-Bl. Nr. 73) angeordnet. Die genannte Linie führt von der Endstation der als Sackbahn endigenden

139 km langen Linie Arad—Nagy-Halmágy der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen aus in deren Fortsetzung gegen Osten, im Bereiche des Comitates Hunyad, vorläufig bis Brád, von wo aus sie in der Endstation Zalathna der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Gyulafehérvár der Hauptlinie Budapest—Nagy-Várád (Grosswardein)—Gyulafehérvár—Tövis—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen, eventuell nach Ausbau der bereits concessionirten Fortsetzung der erstgenannten Flügelbahn bis Kenesd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87) dort Anschluss finden wird. In diesem Falle wird die Gesammtlinie Arad—Nagy-Halmágy—Brád—Zalathna—Gyulafehérvár als Transversallinie, und zwar parallel zur Hauptlinie Arad—Tövis, den Knotenpunkt Arad neuerdings in Tövis mit obgenannter Hauptlinie verbinden.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Technisch-polizeiliche Begehung einer auf elektrischen Betrieb umgestalteten innerstädtischen Linie.) Am 5. December fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der auf elektrischen Betrieb umgestalteten innerstädtischen Linie Carlskaserne—Westbahnhof—Leopoldring im Anschlusse über die Margarethenbrücke an die bereits elektrisch betriebenen Linien am rechten Donauufergebiete (vergl. Vrdgs.-Bl Nr. 141) statt. Die von der Commission befahrene Linie ist die erste der im Bereiche der donaulinksuferseitigen Bezirke über die Boulevards führenden Theilstrecken der Pferdebahn, welche nunmehr in einer Länge von 3560 m auf elektrischen Betrieb eingerichtet ist. Für dieselbe stehen zur Umschaltung eingerichtet 12 Wagen mit Doppelmotoren und 5 einfache Motorwagen, ferner 12 Wagen, blos für Unterleitung eingerichtet, zur Verfügung. Die neue Contactvorrichtung, welche die Ein- und Ausschaltung, das heisst den Uebergang von der Unter- zur Oberleitung automatisch bewerkstelligt, war ein Problem, das bisher für unlösbar galt, nun aber nach langwierigen Experimenten in befriedigender Weise gelöst wurde. Nachdem die Commission die Bauausführung und die elektrische Einrichtung sowohl der Strecke als der Wagen durchaus entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des elektrischen Betriebes, welcher am 6. December aufgenommen wurde. — Im Umbau für elektrischen Betrieb sind begriffen: die vom Zollamtsring abzweigende Linie zum Schlachthause (nächst der Eisenbahn-Verbindungsbrücke), die Linie durch die Üllöerstrasse bis zur Ludovica-Akademie und die Linie nach Köbánya (Steinbruch).

Verbindungsbahn zwischen der neuerbauten Centralmarkthalle und der Station Budapest-Donauuferbahnhof. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 25. November fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung des vorläufig die Station Budapest-Donauuferbahn mit der Centralmarkthalle am Borárusplatze verbindenden normalspurigen Bahngeleises statt. Die Markthalle wird ferner mit den Schienensträngen der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft und jenen der Stadtbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) und durch diese mit den Detailmarkthallen in den verschiedenen Stadtbezirken (auch jenen am rechten Donauufer) verbunden werden.

Industriebahn Valpo-Grabavic. (Politisch-administrative Begehung aus Anlass der projectirten Einführung des Localbahnbetriebes.) Die Eigenthümer der von Valpo nach Grabavic (Comitat Virovitica) führenden, bereits im Jahre 1884 als Waldindustriebahn erbauten und im Sinne der diesbezüglichen Normen als solche bisher ausschliesslich nur für den Eigenbedarf betriebenen Industriebahn Valpo-Grabavic sind beim kgl. ungarischen Handelsminister um Bewilligung der Einführung des Localbetriebes (Gesammtverkehr) im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 eingeschritten. Der Minister hat nun in principieller Genehmigung des Projectes, und zwar vorbehaltlich der Constatirung der Eignung der technischen Beschaffenheit der genannten Strecke für den öffentlichen Verkehr, die politisch-administrative Begehung derselben angeordnet.

Localbahn Temesvár-Buziás. (Eröffnung des Betriebes.) Die von der Station Temesvár-Józsefváros aus bis zum Curorte Buziás führende Localbahn Temesvár-Buziás (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 145 ex 1895) wurde am 15. November dem Betriebe übergeben, welcher von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen übernommen wurde.

Localbahn Garam-Berzencze—Léva. (Eröffnung des Betriebes.) Im Laufe des November wurde die Localbahn Garam-Berzencze—Léva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131) dem Verkehre übergeben. Diese von der Firma Mandel, Hoffmann und Quittner erbaute 66 km lange Linie ist ein Glied der Garamthal-(Granthal-)Linie; die Gesammtlinie Párkány-Nána—Léva—Garam-Berzencze verbindet in radialer Richtung die Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Párkány-Nána—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit deren Hauptlinie Budapest—Hatvan—Garam-Berzencze—Ruttka (Bácza—Oderberg).

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verkehr directer Wagen zwischen Budapest und Baja.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 6. December der Verkehr directer Wagen I. und II. Classe zwischen Budapest-Ostbahnhof und Baja via Szabadka (Maria-Theresiopel) bei den Zügen Nr. 912/4712 und 4711/911 eingeführt wurde.

— (Eröffnung der Haltestelle Tamasi.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereiche ihrer Hauptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Ruttka beim Wächterhause 118 (nächst Losoncz) am 1. December die Haltestelle Tamasi für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet wurde.

— (Zustellung des Reise- und Handgepäckes von den Budapester Bahnhöfen zu den Wohnungen der Passagiere.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. December auf ihren Budapester Bahnhöfen (Ost- und Westbahnhof) eigene Gepäckszustellungs-Bureaux errichtet wurden, von welchen aus das Reise- und Handgepäck der Passagiere auf deren Verlangen diesen durch Bahnbedienstete, und zwar für den jenseits der Donau gelegenen I., II. und III. Stadtbezirk (Buda [Ofen]) zweimal täglich, im Bereiche der donaulinksuferseitigen Stadtbezirke IV bis IX (Pest) aber Früh, Mittags und Abends bis 10 Uhr Nachts gegen bestimmte Taxen zugestellt wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausdehnung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.) Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1895/96 1582·99 km vollspurige und 27·98 km schmalspurige Strecken. Der Zuwachs gegen das Vorjahr beträgt 111·65 km vollspurige Strecken und ist entstanden: 1. durch die am 1. Mai 1895 eröffnete 28·54 km lange Linie Hagenau—Mitte Rheinbrücke bei Roppenheim; 2. durch die an dem gleichen Tage eröffnete 61·62 km lange Linie Mommenheim—Kalhausen nebst der 7·98 km langen Abzweigung Kalhausen—Saaralben; 3. durch die am 1. October 1895 eröffnete 12·91 km lange Linie Kalhausen—Saargemünd. Die Länge der zweigeleisigen Strecken betrug unter Zurechnung der gepachteten Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis Basel 833·19 km, gegen 703·89 km im Vorjahre, mithin mehr 129·30 km, welche Länge auf die zweigeleisig ausgebauten Strecken Hagenau—Schweighausen—Obermodern, Saaralben—Bensdorf und auf die neuen Linien Hagenau—Mitte Rheinbrücke bei Roppenheim, Obermodern—Kalhausen (Theilstrecke der Linie Mommenheim—Saargemünd) und Kalhausen—Saaralben entfällt. Von der 1595·16 km betragenden Eigenthumslänge liegen 1578·22 km auf elsass-lothringischem und 16·94 km auf preussischem Gebiete. Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende Bahnen im Betriebe:

1. die von der Reichshahn für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft betriebene vollspurige Nebenbahn von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen einschliesslich der Anschlussbahnen, 10·70 km;
2. die der Pfalzbahn gehörige und von dieser betriebene vollspurige Hauptbahn von Saargemünd bis zur bayerischen Grenze bei Bliesbrücken, 11·72 km;
3. die einer Privatgesellschaft gehörige vollspurige Strassenbahn Rappoltsweiler-Stadt—Rappoltsweiler-Bahnhof, 4 km, und
4. die schmalspurigen, verschiedenen Privatgesellschaften gehörigen Linien: Mülhausen—Ensisheim, bezw. Wittenheim, Strassburg—Truchtersheim, Strassburg—Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau, zusammen rund 129 km. Die Strassenbahnlinien in den Städten Mülhausen, Strassburg und Metz sind hierin nicht enthalten.

Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen belief sich am Schlusse des Berichtsjahres 1895/96 auf 1576·66 km Vollspurbahnen und 156·98 km Schmalspurbahnen, insgesammt auf rund 1794 km

Die Gesammtlänge der von der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betrug (einschliesslich der Strecke Ulflingen—Preussische Grenze) 206·07 km.

Frankreich. (Concessionsübertragungen.) Die Concession für die Strassenbahn von Grenoble (Bahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) nach Chapareillan, die durch Verordnung vom 2. December 1895 für gemeinnützig erklärt wurde, ist von den bisherigen Concessionsinhabern Charot und Thouard auf die Strassenbahngesellschaft Grenoble-Chapareillan übertragen worden. Ferner hat sich zur Vollendung und zum Betriebe des Strassenbahnnetzes von Saumur und Umgegend, das durch Verordnung vom 8. Jänner der Französischen Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen concessionirt wurde, mit dem Gesellschaftssitz in Saumur und mit dem Verwaltungssitz in Paris die Dampfstrassenbahn-Gesellschaft des Westens, deren Grundcapital auf 1 Million Francs festgesetzt ist, gebildet.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Theilweise Fortführung des Verkehres auf einigen Strecken.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass, obzwar mit 4. December der gesammte Güterverkehr auf der Donau, Theiss und Drau zu Thal und zu Berg geschlossen wurde, der Frachtenverkehr auf der Savestrecke Sissek—Belgrad, dann der Personenschiffsdienst Schabatz—Belgrad, Semlin—Belgrad—Pancsova, Belgrad—Dubrovitza und Turn-Severin—Galatz bis auf Weiteres noch fortgeführt wird.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Theilweise Einstellung des Verkehres.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft gibt bekannt, dass in Folge Eisganges die Fahrten zwischen Vukovar und Neusatz (Ujvidék) am 3. December eingestellt wurden. Auf den Linien der genannten Gesellschaft werden nur mehr die Fahrten zwischen Mitrovicza und Schabatz aufrecht erhalten. Die übrigen Stationen sind für den Gesammtverkehr geschlossen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139).

Bau eines Donau-Winterhafens bei Komárom (Komorn) und Neubau der zu diesem führenden Brücke über den Donauarm. (Bauausführungsmodus.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister, dessen Ressort ein Theil der Agenden der Flussregulirungen angehört, den Bau eines umfangreichen Donauhafens bei Komárom, und zwar mit Benützung des der Stadt nächstgelegenen Donauarmes beschlossen, und wurde nach bereits erfolgter Genehmigung der Projectspläne die Bauarbeit auch schon in Angriff genommen. Zur Herstellung der Verbindung der Stadt mit dem Hafen wird nun an Stelle der alten Holzbrücke eine eiserne Brücke erbaut, über welche Geleise führen werden, die den Hafen und die dort zu erbauenden Magazine mit der Station Komárom der neueröffneten Localbahn Komárom—Duna-Szerdahely—Pozsony (Pressburg), d. i. der Csalloköz- (Schüttinsel-) Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138) verbinden werden. Nachdem die Csalloközbahn von ihrer Endstation Komárom über die grosse Donaubrücke mit der gegenüberliegenden Station Uj-Szöny der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Uj-Szöny—Bruck a. d. L. (—Wien) durch ein Schienengeleise verbunden werden wird, erlangen durch Vermittlung des neuen Hafens die beiden einander gegenüberliegenden Staatsbahnstationen Komárom und Uj-Szöny den Rang von Donau-Umschlagplätzen, deren commercielle Bedeutung durch den bevorstehenden Ausbau der Radiallinie Komárom—Ersek-Ujvár (Neuhäusel), welche die beiden donaurechts- und linksuferseitigen Hauptlinien Budapest—Wien der kgl. Ungar. Staatsbahnen am kürzesten Wege verbinden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1893, Vorconsession Post 2), wesentlich gehoben werden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung des Trajectverkehres zwischen Esztergom [Gran] und dem linken Donauufer.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Donau-Trajectverkehr zwischen der Station Esztergom (Gran) der Linien Budapest—Esztergom und Esztergom—Almás-Füzitö einerseits und der Haltestelle Esztergom-Csavargözös der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest andererseits und vice versa wegen Eisrinnens bis auf Weiteres eingestellt wurde, aus welchem Anlasse die Personenzüge fernerhin bei dieser Haltestelle keinen Aufenthalt nehmen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis 17. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

11. Decbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Danubio", Capitän F. Tosoni,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

12. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän S. Rubesch,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Selene", Capitän C. Zalampich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Thessalische Linie über Albanien.)

15. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Delfino", Capitän F. Barbarovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

11. Decbr., Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
14. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
16. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Vidos,
} um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

13. Decbr., um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Finme),
Dampfer „Danae", Capitän C. Buzik.
mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Mytilene.

13. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Selene", Capitän C. Zalampich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

16. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca und Rhodus.

17. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Odessa),
Dampfer „Austria", Capitän A. Martinolich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Knstendjeh. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und Syra, und in Constantinopel nach Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Decbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Jänner 1897, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. December d. J. dem Maschinen-inspector im Arsenale der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, Johann Nardin, das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neuauflage der seit 1. Jänner 1895 giltigen Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes vom 1. August 1896 stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt an Stelle der vorbezeichneten Tarife und der hiezu erschienenen Nachträge I—XI eine Neuauflage derselben unter dem Titel:

„Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen (mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina), auf welchen der Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. August 1896 keine Anwendung findet"

zur Ausgabe.

Exemplare dieses neuen Tarifheftes sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 40 Heller erhältlich.

Wien, am 10. December 1896. [918]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der anlässlich des Magazinsbaues in Lemberg pod zamkiem getroffenen Massnahmen.

Vom 25. November 1896 angefangen wird die mit Genehmigung der bestandenen k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen vom 8. April 1896, Z. 48.540, in der Station Lemberg pod zamkiem eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung der Güterwagen und der lagergeldfreien Zeit, sowie die Erhöhung des Lagergeldes für die in offen gebauten Wagen beförderten Güter aufgehoben, und finden die allgemeinen Tarifbestimmungen auch für dieses k. k. Bahnstationsamt wieder Anwendung.

Lemberg, am 10. December 1896. [919]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Fonyód-Fürdötelep in den Theil III, Heft 2 vom 1. September 1893.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1897 wird die Station Fonyód-Fürdötelep der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den Theil III, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 mit den für Boglár giltigen Frachtsätzen und folgenden Kilometer-Entfernungen einbezogen, und zwar:

Fonyód-Fürdötelep bis zum Schnittpunkte I u. II 863 km,
" " " " " II 839 km.

Die genannte Station rangirt in die Recxpeditionsgruppe C.

Wien, am 12. December 1896. [920]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 1. Jänner 1897 tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1896 für obgenannten Kohlenverkehr der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält neue und abgeänderte Frachtsätze, Aufhebung von Frachtsätzen und Aenderungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 kr. per Stück bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen erhältlich.

Wien, am 11. December 1896. [921]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Jänner 1897 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

Nachtrag III zum Theil II, Heft 1,
" III " " II, " 2,
" VII " " II, " 3.

Die Nachträge III zum Tarifhefte 1 und 2 enthalten neue Frachtsätze des Classentarifes und der Ausnahmetarife, ferner Ermässigung der Erz- und Schlackenfrachten (Heft 1), sowie neue Ausnahmetarife.

Nachtrag VII zum Heft 3 (früher Heft 4) vom 1. August 1893 enthält theilweise Ermässigungen der Frachtsätze für Erze, Schlacken, Blei und Schwefelkiese, abgeröstet, sowie neue Frachtsätze.

Insoweit Erhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Februar 1897.

Wien, am 7. December 1896. [922]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Am 1. Februar 1897 tritt der Nachtrag I zum Tarife für obigen Personenverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes und der Vorbemerkungen;
II. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen;
III. Aenderungen der Preistafeln;
IV. neue Fahrpreise.

Durch diesen Tarifnachtrag wird der Tarif für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Halbstadt und Mittelsteine aufgehoben.

Wien, am 8. December 1896. [923]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Einführung ermässigter Frachtsätze für einzelne Güterclassen und Relationen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen für die nachstehend bezeichneten Güterclassen und Relationen die folgenden ermässigten Frachtsätze zur Berechnung:

Zwischen	Eilgüter			Frachtgüter			
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	Classe C	Specialtarif 2	Besondere Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b bei Aufgabe in vollen Wagenladungen für: Eisen und Stahl, roh (nach der Nomenclatur im Theile I)	Holz des Specialtarifes 2
	Transportgebühren pro 100 kg in Kreuzern österr. Währ.						
Friedland und							
Mähr.-Ostrau	—	60·5	60·5	27·8	28·3	25·5	25·5
Ostrau-Witkowitz . .	—	54·5	54·5	25 8	26·3	23·5	23·5
Kunzendorf	—	44·5	44·5	21·8	22·3	20·2	20·2
Paskau	—	30·5	30·5	15·8	16·3	15·6	15·6
Lipina-Carlshütte . .	—	30·5	30·5	12·8	13·3	12·8	12·9
Friedek-Mistek . . .	26.—	—	—	6·3	6·3	6·3	6·3
Baschka	—	—	—	6·3	6·3	6·3	6·3
Friedek-Mistek und							
Baschka	—	—	—	6·3	6·3	6·3	6·3

Wien, am 12. December 1896. [924]

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt ein Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895: „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Artikelverzeichnisses;
II. Modification einer Frachtbedingung;
III. Berichtigung;
IV. Aufnahme neuer Kartirungssätze.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 10 Heller = 5 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 12. December 1896. [925]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1897 tritt an Stelle des vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarifes für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer theilweise ermässigter Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

Exemplare desselben sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, im December 1896. [926]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Zucker aller Art von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Wien.

Ausserkraftsetzung des Tarifes.

Mit 1. Februar 1897 tritt der vom 1. September 1892 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art exclusive Rohzucker, Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker von Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Wien ausser Kraft.

Wien, am 12. December 1896. [927]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Humpoletz und der Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik).

Die mittelst Kundmachung im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 39 vom 2. April 1895 auf Seite 617, bezw. im Verordnungsblatte Nr. 144 vom 12. December 1895 auf Seite 2369 verlautbarte Einbeziehung der Station Humpoletz und der Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) in den vom 1. November 1893 giltigen Tarif, Theil II — Heft 1, bleibt mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, mit den im erstgenannten Verordnungsblatte angegebenen Distanzen und Frachtsätzen in Kraft.

Wien, am 12. December 1896. [928]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2398	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz	Bodenbach (St.E.G.) trs.	Fünftausend Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Tragfähigkeit, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Kalksteine vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	kr. 40·3	kr. 34·4	kr. 5·9	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1898	
					Bodenbach (St.E.G.) trs.				40·0	30·2	9·8			
					Libocbowic				40·0	30·2	9·8			
					Lobosic				40·0	29·2	10·8			
					Theresienstadt				40·0	28·2	11·8			
					Hrobec				39·7	28·2	11·5			
					Randnic									
					Beřkowitz-Melnik				29·2	26·0	3·2			
					Lužec				34·4	26·0	8·4			
					Kralup (St.E.G.)				29·2	19·2	10·0			
					Svoleňoves				31·2	23·2	8·0			
					Welwarn				31·2	23·2	8·0			
					Bnbna				22·4	20·7	1·7			
					Auwal				22·4	20·7	1·7			
					Böhm.-Brod				22·4	20·7	1·7			
					Sadska				24·4	21·7	2·7			
					Peček				22·4	20·7	1·7			
					Plañan				27·4	25·7	1·7			
					Svojšic				30·4	25·7	4·7			
					Kanřim				30·8	25·7	5·1			
					Casmuk				32·4	25·7	6·7			
					Gr.-Bečvár				32·4	25·7	6·7			
					Cerhenic				22·4	16·7	5·7			
					Velim				20·4	15·7	4·7			
					Kolin (St.E.G.) loco				16·4	11·8	4·6			
					Kolin (Oe.N.W.B.) loco				—	11·8	—			
					Elbeteinitz				15·4	13·7	1·7			
					Přelonč				11·4	10·7	0·7			
					Choltic				7·8	7·0	0·8			
					Pardubitz (St.E.G.)				14·4	12·7	1·7			
					Dasic				18·4	16·7	1·7			
					Moravan				19·4	17·7	1·7			
					Hobenmautb				27·4	25·7	1·7			
					Cerekvic-B.-Hruschan				30·4	28·7	1·7			
					Mocbow				30·4	21·7	8·7			
					Tanšim				30·4	21·7	8·7			
					Gutwasser				33·3	31·6	1·7			
					Sadova-Dohalic				31·8	30·1	1·7			
					Dymokur				35·5	30·3	5·2			
					Kopidino				39·5	34·3	5·2			
					Königstadtl				38·0	30·3	7·7			
					Libaň-Psinic				39·5	34·3	5·2			
					Ronow-Woskořinek				28·3	23·1	5·2			
					Rožďalovic				35·5	30·3	5·2			
					Unter-Bautzen				40·8	35·6	5·2			
					Hocbwessely				37·2	28·6	8·6			
					Adlerkosteletz				30·0	24·5	5·5			
					Chlumetz				25·5	17·3	8·2			
					Chrast				19·0	13·0	6·0			
					Chrudim				14·4	10·9	3·5			
					Cernožic				25·3	22·1	3·2			
					Dobřenic-Syrovatka				25·5	20·6	4·9			
					Doudleb				30·4	25·2	5·2			
					Jičin				32·2	25·7	6·5			
					Königgrätz				22·5	19·3	3·2			
					Libic				19·9	13·2	6·7			
					Libňoves *)				22·5	13·8*)	8·7			
					Nenbidschow				27·3	19·8	7·5			
					Nimburg (Oe.N.W.B.) loco *)				21·7	15·8*)	5·9			
					Obora				29·1	22·4	6·7			
					Poděbrad				20·7	14·0	6·7			
					Předměřic				23·6	20·4	3·2			
					Slatiňan				16·0	11·5	4·5			
					Smidar				28·2	21·1	7·1			
					Smiřic				24·9	21·7	3·2			
					Wostroměř				29·5	23·0	6·5			
					Žiželic				24·9	16·2	8·7			

*) Der Refactiesatz von Kalk-Podol und Prachowitz nach Libňoves von 13·8 kr. und nach Nimburg von 15·8 kr. per 100 kg gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Libňoves, resp. Nimburg (Oe.N.W.B.) in directer Schienenverbindung stehen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2399	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Müglitz Lukavec Hohenstadt Hochstein Budigsdorf Sichelsdorf Landskron Triebitz B.-Trühau Zwittau	Kolin St.E.G.	2000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	kr. 32·0 31·0 30·0 29·5 29·0 28·0 27·5 27·5 27·5 29·5	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
2400	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mehl und Mahlproducte	Bruck a. d. L. St.E.G. Localb. Wilfleinsdorf Trautmannsdorf	Wien, Bahnhof der Oe.U.St.E.G.	2000 Tonnen. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	kr. 20·8 18·8 16·4	kr. 14·3 12·3 9·9	kr. 6·5 6·5 6·5	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	
2401	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine, Bruchsteine und Schotter	Mannersdorf	Simmering (St.E.G.)	Für das innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses 5000 Tonnen übersteigende Quantum. Aufgabe in vollen Wagenladungen: Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen,	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	9 kr.	7 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1898	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2402	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classen II, A, B und C	Wildenschwert St.E.G. loco	Brünn St.E.G.	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	24·2 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1898	
						Für das 500 t überschreitende Quantum				22·7 kr.				

Fortlaufende Nummer	2403	2404	2405	2406
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
			Oe.N.W.B.	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kalksteine	Langholz	Koble und Coaks	Holz des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kalk-Podol und Prachovic	Leitomischl, Böhm.-Trübau, Triebitz, Landskron, Abtsdorf, Zwittau	Diversen Stationeu	Kladrub
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pardubic loco	Bubna (St E.G.)	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Lieben (St.E.G.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Für das 3500 Tonnen übersteigende Quantum / **Minimalquantum 1500 Tonnen**	**5000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechtbaltung der für Langholztransporte giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	In vollen Wagenladungen bei Verwiegung auf der Strassenbrückenwaage	Anfgabe von oder Frachtzablung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechtbaltung der Bestimmungen des Ansnahmetarifes für Kalkstein-Transporte vom 1. Mai 1892			
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	Localtarif, bezw. Ansnahmetarif für Holz des Spec.-Tarifes 2 etc.	Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	14·4 kr. / 14·4 kr.	34·0 / 34·0 / 40·0 / 34·5 / 34·0 / 40·0 kr.	1 kr. pro 100 kg Wägegeld	29·6 kr.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10·0 kr. / 10·7 kr.	31·0 / 30·0 / 33·0 / 30·0 / 30·0 / 33·0 kr.	60 kr. pro Wagen	26·5 kr.
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4·4 kr. / 3·7 kr.	3·0 / 4·0 / 7·0 / 4·5 / 4·0 / 7·0 kr.		3·1 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe nnd Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütnngsstempel der St.E.G. tragen dürfen uud auf welch' letzteren die bahnämtliche Bestätigung beigebracht werden muss, dass die Kalksteine aucb thatsächlich in der Station Pardnbic zur Abgabe gelangten. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf deu Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Fracbtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen	Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen. welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Pardubic St.E.G. oder S.N.D.V.B. in directer Schienenverbindnng stehen	Die Sendnngen müssen in Bubna dem Wasserwege mit der Bestimmung für Deutschland übergeben werden und ist hierüber der Nachweis durch Beibringung der Zollbolette für das Floss zu liefern		

Fortlaufende Nummer	2407	2408	2409	2410	2411
Die Publication erfolgt von der Direction und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Für Artikel	Niederschlesischer Coaks	Brennholz*)	Brennholz	Holz des Special-Tarifes 2	Holz des Special-Tarifes 2 und und der Classe C
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sämmtlichen Stationen des directen Tarifes für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der königl. ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.)	Holz des Special-tarifes 2	Bojkowitz	Vlarapass	Zwittau
nach	Wien (St.E.G.) loco und transit (für Stationen der Südbahn. k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Eisenbahn Wien-Aspang	Ung.-Hradisch Stadt	Wessely a. d. March	Ung.-Ostra	Poysdorf
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Frachzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen: Aufrechthaltung der für den Special-Tarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Anfrechthaltung der für den Special-Tarif 2, hezw. für die Classe C gltigen Tarifbestimmngen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der königl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1889 und Ausnahme-Tarif, Theil II, Heft 3, der St.E.G. vom 1. März 1888	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	21·1 kr. 27·3 kr.	14·4 kr.	27·8 kr.	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		19·0 kr. 25·0 kr.	12·0 kr.	25·0 kr.	81 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	7·9 Kreuzer 1·8	2·1 kr. 2·3 kr.	2·4 kr.	2·8 kr.	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bahnämtlich beglaubigte, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1898 vorzulegen sind				
Besondere Bemerkungen	Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum wird der Nachlass von 1·8 kr. pro 100 kg nicht liquidirt	*) Das Abladen der Brennholzsendungen hat auch auf Kosten der Partei zu erfolgen	Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Frist zu erfolgen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2412	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	Segen-Gottes	Okřischko (St.E.G.) loco	Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897 **1700 t übersteigende Quantum.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	22·1 kr.	18·1 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
2413	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Doubrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere. b) Von Hruschau und Mähr.-Ostrau	a) Prag Smichow transit Prag St.E.G. transit Prag St.E.G. loco Bubna St.E.G. Lieben St.E.G. b) Prag Smichow transit Prag St.E.G. transit Prag St.E.G. loco Bubna St.E.G. Lieben St.E.G.	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 57·8 52·6 53·6 53·9 53·6 b) 56·6 51·4 52·4 52·7 52·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind Kohlensendungen der Provenienz ad a) und b) nach den genannten Abgabsstationen können in das nebenstehend angegebene Minimalquantum eingerechnet werden; für diese Kohlensendungen haben jedoch die vorstehenden Frachtsendungen keine Giltigkeit	
2414	**Stauding-Stramberger Localbahn**	Kalkstein, Bruchstein, Schotter	Stramberg	Stauding	Maximalquantum 5000 t (à 1000 kg). Unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahmetarif I	9 kr.	7 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabsdocumente, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898		
2415	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Enying Felsö-Nyék Fornád Fürged Mezö-Komárom-Hidvég	Graz St.B., Graz S.B. loco und transit	Aufgabe von 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 156 168 178 174 164	Im Kartirungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabsdocumente, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898		

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht			Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
					für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)									
					von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2416	K. k. Oesterr. Staatsbahnen													
	Betheiligten Verwaltungen													
					II. Werkzeuge und Montirungsmateriale, von obbezeichneten Transporten stammend	I. Panzerstücke und zugehörige grobe Eisenwaaren als Frachtgut								
					Wien (St.E.G.) transit	a) Genf tansit h) Verrières transit								
					a) Genf transit h) Verrières transit	Wien (St.E.G.) transit								
					Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen ad I. über Predeal oder Verciorova nach Bukarest (Chitila) weiterbefördert werden; ad II. von Bukarest, bezw. Chitila herrühren									
					Vom I. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897									
					Localtarife, bezw. Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr									
					Verschieden									
					ad I. und II. a) 35·57 b) 33·20 Francs in Gold für 1000 kg									
					Verschieden									
					Im Kartirungswege									

Fortlaufende Nummer	2417													
	K. k. Oesterr. Staatsbahnen													
	Betheiligten Verwaltungen													
	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckeln													
	Zartiesdorf, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Josefihütte, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen												
	Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn													
	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein													
	Vom I. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. März 1897													
	Localtarif													
	Bestehen keine directen Frachtsätze													
	29·60	28·50												
	Francs Gold für 1000 kg													
	Im Kartirungswege *)													
	*) Wegen Anwendung der Frachtsätze für Genf transit auf frankirte Sendungen siehe die bezügliche Kundmachung in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, fortlaufende Nr. 796.													

Fortlaufende Nummer	2418													
	K. k. Oesterr. Staatsbahnen													
	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen													
	Für die in die Ausnahmetarife Nr. 24 und 29 des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verband-Tarifes, Theil I, vom 1. März 1896 rangirenden Artikel													
	Teschen, Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn													
	Den im directen Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896, in den Ausnahmetarifen Nr. 24 und 29 angeführten Stationen													
	Unter Einhaltung der an die Anwendung dieser Ausnahmetarife im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehre, Tarif, Theil I und Theil II, Heft 2, geknüpften Bedingungen													
	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897													
	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif, Theil I, bezw. Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896													
	Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 24 und 29 des directen Tarifes													
	Die in den Ausnahmetarifen Nr. 24 und 29 im Tarife, Theil II, Heft 2, für den Verkehr von Teschen, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ausgewiesenen Frachtsätze gelangen auch im Verkehre von Teschen, Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, zur Anwendung													
	Im Kartirungswege													
	Die Abfertigung der Sendungen hat im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehre zu erfolgen													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2419	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		Kohle	Aussig (Oe.N.W.B.)	Schreckenstein	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	a) 1·5 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtdocumente, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	
			Güter aller Art (excl. Kohle)			Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch von fl. 2.— (zwei Gulden) pro Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden Tarifvorschriften				b) 1·5 kr. c) 2·0 kr.				
	Die Frachtsätze gelten nur für solche Transporte, welche an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sind und demselben in Schreckenstein thatsächlich zugeschoben werden, und zwar gelangen die Sätze ad a) und c) für Transporte von der A.T.E., der Frachtsatz b) für Transporte von der chemischen Fabrik in Aussig zur Anwendung.													
2420	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		Güter aller Art	Wisočan Oe.N.W.B. transit Prag Oe.N.W.B. (Anglobank) und umgekehrt		Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	2 fl. (zwei Gulden) ö.W. per zweiachsigen Wagen inclusive aller Nebengebühren	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtdocumente	
	Der Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Böhm. Nordbahn, der Buschtěhrader Bahn oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich und nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wisočan auf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten und im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden oder umgekehrt von dem Lagerhause der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen aufgegeben werden und via Wisočan zum Austritte gelangen müssen.													
2421	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen	verschiedener Art	Diversen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., sowie der im Betriebe der genannten Verwaltungen stehenden Localbahnen	Diversen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. und der im Betriebe der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. stehenden Localbahnen	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtdocumente	
2422	**Südbahn-Gesellschaft**		Auf eigenen Rädern rollende zweiachsige, offene Eisenbahn-Güterwagen	Kufstein	Budapest d. v. über Franzensfeste—Marburg—Pragerhof—Kanizsa	Die Wagen müssen von Köln provenïren und dürfen höchstens 4000—6000 kg per Stück wiegen. Das Auf- und Abladen der Wagen ist von den Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden je nach dem Gewichte fl. ö. W. 50·50 incl. ung. Tprtst. für einen auf eigenen Rädern rollenden Wagen fl. ö.W. 25·50 incl. ung. Tprtst. für jeden aufgeladenen derartigen Wagen	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Die näheren Bestimmungen sind aus der „Zusammenstellung“ der Frachtermässigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen unter einander, sowie für den Verkehr zwischen Stationen dieser Localbahnen einerseits und Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. andererseits, giltig vom 1. Jänner 1897, sowie aus dem im Nachtrag IV/A zum Localtarife der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. enthaltenen „Anhang“ zu entnehmen		
									Verschieden je nach dem Gewichte	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nnmme	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
63	Nr. 130 vom 12. November 1896	1909	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle der Pos. A, 7 a und Eisen und Stahl der Pos. E—8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag	Neuberg	In Rubrik 3 soll es lauten: Südbahn-Gesellschaft und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn-Gesellschaft	
					Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	oder vice versa			
					Erze der Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Eisenerz Krumpenthal Verladestelle Erzberg	Neuberg (Hochöfen)	In Rubrik 10 hat der Frachtsatz für Kohle, mineralische, der Pos. K—32 von Fohnsdorf nach Neuberg (Hochöfen) anstatt 38 richtig zu lauten 36 kr. ö. W. pro 100 kg	
					Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Fohnsdorf Leoben S.B.			
64	Nr. 138 vom 1. December 1896	2122	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Rudolfswert	Hönigstein Treffen Grosslack Rodokendorf Sittich Weixelburg Grosslupp St. Marein Sap Skofelca Laibach U.K.B. Laibach transit	Soll nicht Königstein, sondern Hönigstein heissen	
65	Nr. 140 vom 5. December 1896	2278	Südbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 3	Lepseny	Wien K.E.B. transit	In der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz) ist der Frachtsatz von 116 h auf 111 h und in der Rubrik 11 (Nachlass vom bestehenden Frachtsatz) die Ziffer 7 auf 12 zu berichtigen	

Special-Fabriken
für (514)
Pumpen Waagen
aller Arten, für jeden Zweck
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinenfabrikation
W. Garvens, Wien, I. Wallfischgasse 14 und I. Schwarzenbergstrasse 6.
Kataloge gratis und franco.

VOGEL & NOOT
Hammerwerke, Walzwerke und Werkzeug-Fabriken
Wartberg und Mitterdorf
Wartberg-Mürzthal, Südbahnstation, Steiermark
WIEN, I., Führichgasse Nr. 7.
Bleche, verzinkte Bleche, Stahlblechschaufeln, Pflugbestandtheile, Zeugwaare, Sägen, Schneidwerkzeuge, Bahnoberbau-Werkzeuge, Militär-Werkzeuge.
Maschinelle Einrichtungen für Massenproduction.
Betriebskraft: 600 Pferde. — Arbeiterzahl 500—600 Mann.
Bureau für den Alleinverkauf der Producte der Eisenwerke Assling der Krainischen Industrie-Gesellschaft, als: Grob- und Kesselbleche, Rundeisen, Quadrateisen, Flacheisen, Bandeisen, gewalzten und gezogenen Draht, verzinnt und verzinkt, Drahtstiften etc. etc. (523)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 145. **Wien, 17. December 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Elbe-Moldau-Canalisirungs-Commission. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. priv. ~~Bozen-Meraner~~ Bahn zwischen den Stationen Bozen und Sigmundskron nach Kaltern mit einer eventuellen Fortsetzung zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister Andreas Freiherrn Di Pauli in Kaltern im Vereine mit der Firma E. Schwarz' Söhne in Bozen mit dem Erlasse vom 21. April 1896, Z. 2846/I (Verordnungs-Blatt Nr. 49 vom 2. Mai 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn zwischen den Stationen Bozen und Sigmundskron über Eppan nach Kaltern mit einer eventuellen Fortsetzung von dort über Tramin zur Station Neumarkt-Tramin der Südbahnlinie Kufstein—Ala auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 1. November 1896. Z. 13.225/I.

Verzeichniss

der amtlich untersuchten und den Vorschriften der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881 entsprechend befundenen Gartenanlagen Oesterreichs, aus welchen im Sinne der am 23. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 16, publicirten Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblaus-Convention nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen nach Vertragsstaaten auch ohne die im Artikel 3, Alinea 2, der Convention vorgesehene Bescheinigung der Behörde des Ursprungslandes versendet werden dürfen.

Post-Nr.	Ort der Gartenanlage	Kronland	Name des Besitzers und Art des Grundstückes
1	Eisenberg bei Komotau	Böhmen	Fürstl. Lobkowitz'sche Baumschule und Gewächshäuser
2	Feldkirch	Vorarlberg	Fidel Summer, Handelsgärtnerei
3	Graz, Körösistrasse 58 und 60	Steiermark	Wilhelm Klenert, Handelsgärtnerei und Baumschule
4	Hirschstetten bei Stadlau	Niederösterreich	Freiherr v. Pirquet'sche Gutsverwaltung, Baumschule
5	Jungbunzlau	Böhmen	Josef Schorsch, Handelsgärtnerei
6	Lysa a. d. E.	„	Ignaz (Hynek) T. Pav, Baumschule
7	Nachod und Ratiboritz	„	Prinz Wilhelm zu Schaumburg-Lippe'sche Zier- und Pflanzengärten
8	St. Peter bei Görz	Küstenland	Martin Richter, Obstbaumschule
9	Prądnik czerwony bei Krakau	Galizien	Heinrich Morgenstern, Handelsgärtnerei
10	Tetschen	Böhmen	Gräfl. Thun'sche Gartenanlagen und Rosenschulen
11	Tisis bei Feldkirch und Altstadt bei Feldkirch	Vorarlberg	Franz Dieterle, Handelsgärtnerei

Durch dieses Verzeichniss wird jenes vom 8. October 1895 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. October 1896. (Vergl. Verordnungs-Blatt 1895, Nr. 128, Seite 1970.)

Elbe-Moldau-Canalisirungs-Commission.

Die hervorragende Bedeutung, welche die Fortsetzung des derzeit in Aussig endenden Grossschiffahrtsweges der Elbe bis nach Prag für den Staat und insbesondere für das Königreich Böhmen und dessen den Knotenpunkt zahlreicher Eisenbahnen bildende Hauptstadt mit seiner zahlreichen Einwohnerschaft und hochentwickelten Industrie besitzt, bestimmte die Staatsverwaltung, die Canalisirung der 121 km langen Elbe- und Moldaustrecke von Aussig bis Prag in der Art und Weise ins Auge zu fassen, dass während der Dauer der offenen Schiffahrt den Elbeschiffen von 600—700 t Tragfähigkeit jederzeit der ungehinderte Verkehr bis Prag gesichert ist.

Zur Durchführung dieser Canalisirung, deren Kosten mit 12,950.000 fl. veranschlagt sind und zu welcher das Königreich Böhmen laut Landtagsbeschluss vom 7. Februar 1896 mit einem Drittel der wirklichen Baukosten, jedoch im Höchstbetrage von 4,316.000 fl. beiträgt, wurde eine eigene Commission bestellt.

Nach dem Statute, welches für diese Commission zwischen der Staatsverwaltung und dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen vereinbart und auf Grund des Erlasses des Ministeriums des Innern vom 25. September 1896, Z. 30.374, mit Kundmachung des Statthalters in Prag vom 5. November 1896, Z. 176.774, L.-G.-Bl. Nr. 77, veröffentlicht wurde, besteht die Aufgabe der den Namen „Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen“ führenden und ihren Sitz in Prag habenden Commission in der Berathung und Beschlussfassung über sämmtliche mit der Ausführung des Projectes der Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke von Prag bis Aussig verbundenen technischen, administrativen und finanziellen Geschäfte. In Absicht auf die Erhaltung der canalisirten Flussstrecke hat die Commission nebst den Arbeiten der eigentlichen Flusscanalisirung auch die zur Hintanhaltung der Geschiebezufuhr an den Gehängen und in den Seitenflüssen des in Betracht kommenden Flussgebietes erforderlichen Massnahmen sich angelegen sein zu lassen. Dem Ministerium des Innern ist es überdies vorbehalten, im Einvernehmen mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen den Wirkungskreis der Commission auch auf andere Schiffahrtsanlagen in Böhmen zu erstrecken.

Insbesondere ist es Aufgabe dieser Commission, die jährlichen Bauprogramme nach Massgabe der hiefür bewilligten Credite festzusetzen, für die Ausarbeitung der Detailpläne der Wasserbauwerke Sorge zu tragen und dieselben zu genehmigen, die Bauarbeiten an Unternehmer zu vergeben und die bezüglichen Verträge abzuschliessen, die vertragsmässige Ausführung dieser Arbeiten durch das ihr zur Verfügung stehende technische Personale zu leiten, bezw. zu überwachen, endlich die Collaudirung der ausgeführten Bauten vorzunehmen. Desgleichen steht der Commission die Gebahrung mit den ihr zur Verfügung gestellten Geldmitteln zu.

Die Commission besteht unter dem Vorsitze des Statthalters oder des Seitens des Ministeriums des Innern ernannten Stellvertreters aus je vier von der Regierung und dem Landesausschusse des Königreiches gewählten Vertretern. Unter den von der Regierung ernannten Mitgliedern befindet sich je ein Vertreter des Ministeriums des Innern und des Handelsministeriums. Für jede der beiden Gruppen sind behufs Vertretung der am Erscheinen verhinderten Commissionsmitglieder je zwei Ersatzmänner zu bestimmen, welche am Sitze der Commission ihren Dienstort, bezw. ständigen Wohnort haben. Ausser diesen ständigen und stimmberechtigten Mitgliedern können von der Commission hervorragende Fachleute auf dem Gebiete der Wasserbautechnik, der Schiff- und Flossfahrt, der Forsttechnik, des Meliorationswesens und der Fischzucht den Berathungen der Commission dauernd oder von Fall zu Fall mit berathender Stimme beigezogen werden.

Im Sinne dieser Bestimmungen wurden von Seiten der Regierung der Statthalterei-Vicepräsident der Statthalterei in Böhmen, Josef Stummer, zum Stellvertreter des Vorsitzenden, und ferner zu Mitgliedern ernannt: der Ministerialrath und Vorstand des Wasserbau-Departements im Ministerium des Innern, Ignaz Schrey, der Sectionsrath und Vorstand des Binnenschiffahrts-Departements im Handelsministerium, Max v. Zerboni-Sposetti, der Hofrath und Vorstand des technischen Departements der Statthalterei in Prag, Carl v. Scheiner, und der Bezirkshauptmann und Vorstand des Schiffahrts- und Wasserrechtsdepartements bei der genannten Statthalterei, Johann Filip. Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen ernannte zu Mitgliedern den Landtags-Abgeordneten und Oberstlandmarschall-Stellvertreter Julius Lippert, den Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Dr. Victor Russ, den Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Johann Kaftan und den Landesbaurath und Vorstand der Wasserbau-Abtheilung im Landesausschusse, Heinrich Freiherr v. Spens-Boden. Zu Ersatzmännern bestimmte die Regierung den Baurath Anton Rytíř und den Statthalterei-Secretär Carl Svatek, der Landesausschuss den Advocaten Dr. Johann Kiemann und den Landesoberingenieur Johann Jirsik.

Die Commission versammelt sich über Einberufung des Vorsitzenden, welcher die der Berathung und Beschlussfassung zu unterziehenden Gegenstände festsetzt, mindestens dreimal im Jahre. Die der Berathung und Beschlussfassung zu unterziehenden Gegenstände sind von den Referenten derart vorzubereiten, dass den betheiligten Commissionsmitgliedern die Gelegenheit gegeben ist, noch vor der Berathung die allenfalls erforderlichen näheren Informationen einzuholen.

Bei Abstimmungen haben die aus den stimmberechtigten Vertretern der Regierung einerseits und jenen des Landesausschusses andererseits bestehenden Gruppen nur je eine Stimme abzugeben. Zur Giltigkeit eines Beschlusses ist die Einladung sämmtlicher Mitglieder der beiden Gruppen, eventuell deren Ersatzmänner und mit Ausschluss des Vorsitzenden oder dessen Stellvertreters die Anwesenheit von wenigstens je drei Mitgliedern dieser Gruppen erforderlich. Ein bindender Beschluss ist dann als zu Stande gekommen zu betrachten, wenn die Voten beider Gruppen übereinstimmen. Wird eine Uebereinstimmung der beiden Gruppen, bezw. ein Majoritätsbeschluss der Mitglieder der einen oder der anderen Gruppe nicht erzielt, so ist die Schlussfassung der betheiligten Ministerien einzuholen; dieser Schlussfassung hat die Anhörung des Landesausschusses voranzugehen. Die ministerielle Schlussfassung ist auch dann einzuholen, wenn der Vertreter eines Ministeriums gegen einen zum Beschlusse erhobenen Antrag gestimmt hat und dieser oder unter gleicher Voraussetzung auch die Vertreter des Landesausschusses eine solche Entscheidung verlangen.

Ueber jede Sitzung der Commission ist ein Protokoll zu verfassen, welches in Abschrift sämmtlichen Commissionsmitgliedern mitzutheilen ist.

Alle wesentlichen Angelegenheiten, insbesonders solche technischer Natur, für welche eventuell auch eine Localbesichtigung erforderlich ist, müssen der Vorberathung in einem von der Commission eingesetzten Comité unterzogen werden. Diesem Comité, in welches je zwei Mitglieder der beiden Gruppen zu entsenden sind, und welches über Berufung des Vorsitzenden zusammentritt, obliegt die Erstattung von Berichten und Anträgen in der nächsten Plenarsitzung der Commission.

Bei Gefahr am Verzuge ist der Vorsitzende berechtigt, die von diesem Comité beschlossene Verfügung in Vollzug zu setzen. Hiebei ist gleichzeitig dem Ministerium des Innern Bericht zu erstatten und der Commission in deren nächster Plenarsitzung Mittheilung zu machen.

Die Commission beschliesst über die Organisirung ihres inneren Dienstes, erlässt die Dienstesinstructionen für das ausübende Personale und setzt innerhalb der vorstehenden Bestimmungen ihre eigene Geschäftsordnung fest.

Die constituirende Sitzung der Commission fand am 23. November 1896 unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Statthalters Grafen Carl Coudenhove statt. Der Statthalter begrüsste die vollzählig erschienenen Commissionsmitglieder in herzlichster Weise in beiden Landessprachen und gab seiner Freude darüber Ausdruck, dass die Commission nebst den übrigen hervorragenden Mitgliedern, namentlich den Vertretern der betheiligten Ministerien, auch die in Schiffahrtsfragen bewährten Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Dr. Russ und Kaftan in ihrer Mitte habe. Der Statthalter sprach weiters die Ueberzeugung aus, dass alle Commissionsmitglieder, von denen ohnehin die meisten wesentlich dazu beigetragen haben, dass die Frage der Canalisirung der Flussstrecke Prag—Melnik—Aussig bis zum gegenwärtigen Stadium gediehen sei, ihr Bestes aufbieten werden, um das so hochwichtige Unternehmen rasch, mit Vermeidung jeder Umständlichkeit und unter Anwendung des modernen frischen Vorgehens, so der Vollendung zuzuführen, wie es von den interessirten Kreisen der Bevölkerung gewünscht wird. Mit dem Wunsche auf das beste Gelingen des Unternehmens und der Zusicherung der kräftigsten Unterstützung Seitens der Regierung und ihrer Organe schloss Graf Coudenhove seine Ansprache. Der Abgeordnete Kaftan dankte hierauf dem Vorsitzenden für seine freundlichen und wohlwollenden Worte und versicherte, dass zweifelsohne jedes Mitglied der Commission stets bemüht sein werde, zur Verwirklichung des grossen Werkes seine ganze Kraft einzusetzen.

Sodann erstattete Hofrath von Scheiner Bericht über die bisher stattgefundenen Vorverhandlungen und vorgenommenen Vorarbeiten, als: geometrische Aufnahmen des Flusses, Präcisionsnivellements, über die Feststellung der Grenzen der ärarischen Flussgründe innerhalb der zwei ersten zur Ausführung in Aussicht genommenen Staustufen. Der Bericht wurde von der Commission genehmigend zur Kenntniss genommen und sodann zur Wahl des im Statute vorgesehenen Comité geschritten. In dasselbe wurden Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter Kaftan, Landesbaurath Freiherr von Spens-Boden, Hofrath von Scheiner und Bezirkshauptmann Filip berufen.

Als Bauleiter wurde der Baurath im Ministerium des Innern Johann Mrasick in Aussicht genommen. Gleichzeitig wurde der Vorsitzende ermächtigt, das für den Beginn der Amtsführung der Commission erforderliche technische, Concepts-, Rechnungs- und Manipulationspersonale provisorisch zu bestellen, sowie die Localitäten für die Bureaux der Commission zu miethen. Dem Comité wurden zur Vorberathung im Einvernehmen mit dem Bauleiter überwiesen: die Feststellung des weiterhin erforderlichen Personales für die Bauleitung und der Bezüge desselben, die Wahl der Specialsachverständigen mit berathender Stimme, die Aufstellung des Bauprogrammes einschliesslich der Bestimmung der Bauzeit und die Ausarbeitung einer Instruction für das technische Personale. Die Feststellung einer Geschäftsordnung für die Commission selbst wurde dem Abgeordneten Dr. Russ und dem Bezirkshauptmann Filip übertragen und sodann die Sitzung vom Statthalter mit einigen anerkennenden warmen Worten über die einmüthige und so rasche Erledigung der reichen Tagesordnung, worin nur die beste Vorbedeutung für das Gelingen des Werkes erblickt werden könne, geschlossen.

Das Canalisirungsproject selbst betreffend, wurde dasselbe unter möglichster Beibehaltung des bestehenden Flussbettes ausgearbeitet und von der Errichtung künstlicher, lediglich der Schiffahrt dienender Seitencanäle, insoweit solche nicht als Schleusencanäle unbedingt nothwendig sind, abgesehen. Die Aufstauung des Wasserspiegels zur Erreichung der in Aussicht genommenen Fahrwassertiefe von 2·1 m erfolgt durch 13 Stauanlagen, von denen sechs auf die Moldau zwischen Prag und Melnik, sieben auf die Elbe zwischen Melnik und Aussig entfallen. Das zu überwindende Gefälle beträgt auf der Moldaustrecke 25·18 m, auf der Elbestrecke 16·10 m. Die beweglichen Stauwehre erhalten Nadelverschlüsse. Für die in den Stauanlagen herzustellenden Schiffsdurchlässe wurde eine Breite von mindestens 30 m normirt. Für die Schiffahrt im canalisirten Flusse sind Zugschleusen mit einer als einfache Schleuse dienenden Oberkammer anzulegen und hiebei nachfolgende Abmessungen einzuhalten: nutzbare Länge der Schiffszugschleuse 225 m, nutzbare Länge der Oberkammer als abgesondert verschliessbare Kammerschleuse 78 m, Lichtbreite in den Häuptern 11 m, Sohlenbreite der Schiffszugschleusen und der Schleusencanäle in den geraden Strecken 20 m, Drempeltiefe 2·5 m. Die beiderseitigen Böschungsanlagen sind unterhalb des gestauten Normalwasserspiegels im Verhältnisse von 1 : 2, oberhalb dieses Wasserspiegels im Verhältnisse von 1 : $1^1/_2$ herzustellen, daher die Breite der Schleusencanäle und Zugschleusen in der Höhe des gestauten Normalspiegels 28·4 m betragen wird. Die Krone der Häupter ist, wenn dieselbe mit Rücksicht auf die localen Verhältnisse stellenweise nicht hochwasserfrei auszuführen sein wird, in einer Höhe von mindestens 3 m über dem Drempel anzulegen; bei diesen Einschnitten oder höheren Aufdämmungen sind an den Innenseiten der Schleusencanäle Bermen auszuführen. Die Unterkante der den Canal übersetzenden Brückenconstructionen hat mindestens 4·5 m über dem normalen Stauspiegel erhöht zu sein. Auf der Elbestrecke Melnik—Aussig werden besondere Flossschleusen angelegt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 548. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. December interpellirten die Abgeordneten Peschka, Dr. Marchet, Povše und Genossen den Herrn Handelsminister, sowie die Herren Minister für Eisenbahnen und Ackerbau in Betreff einer angeblich auf den 16. d. M. nach Wien einberufenen Conferenz über die Frage der Transittarife für Getreidesendungen aus Russland.

Ferner richteten die Abgeordneten Richter, Schider und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, in der sie über ungünstige Bahnanschlüsse bei Viehtransporten, insbesondere bei solchen über Wien, Beschwerde führen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Herstellung einer gewölbten Ueberfahrtsbrücke in km 406·1559.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer gewölbten Ueberfahrtsbrücke in km 406·1559 der Linie Wien—Eger im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8880/IV.]

— (Linie Budweis—Wessely: Herstellung einer gemauerten Ueberfahrtsbrücke in km 30·0084.) Bei der am 10. September durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Herstellung einer gemauerten (gewölbten) Brücke in km 30·0084 der Linie Budweis—Wessely an Stelle der daselbst bestehenden hölzernen Ueberfahrtsbrücke wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 9466/IV.]

— (Linie Prag—Moldau: Herstellung einer gemauerten Ueberfahrtsbrücke in km 62·742.) Bei der am 11. September durchführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Herstellung einer gemauerten (gewölbten) Brücke an Stelle der in km 62·742 der Linie Prag—Moldau bestehenden hölzernen Ueberfahrtsbrücke wurde der Bauconsens hiefür ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 9465/IV.]

Böhmische Nordbahn. (Schleppbahn von der Station Wrutic zur Zuckerfabrik in Wrutic-Kropačow.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die normalspurige Schleppbahn von der Station Wrutic der Böhm. Nordbahn zur Zuckerfabrik der Brüder Paltis in Wrutic-Kropačow ertheilt. [E.-M.-Z. 8037/IV.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung eines Strebepfeilers an der Stützmauer bei der Balancier-Drehscheibe in Aussig.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Umstellung eines Strebepfeilers an der Stützmauer bei der Balancier-Drehscheibe in der Station Aussig im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9467/IV.]

— (Linie Wien—Marchegg: Verlängerung des Magazinsgeleises in Schönfeld-Lassee.) Das Project für die Verlängerung des Magazinsgeleises in der Station Schönfeld-Lassee wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 8112/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Herstellung einer Veranda in der Station Lanzendorf-Rannersdorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Erweiterung der Warteräume und die Herstellung einer Veranda in der Station Lanzendorf-Rannersdorf der Linie Wien—Bruck a. d. Leitha im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9515/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Verschiedene Herstellungen in mehreren Stationen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Projecte für nachstehende Herstellungen zur Ausführung genehmigt, und zwar für den Anbau von Nebengebäuden in den Stationen Ober-Gablonz, Unter-Wiesenthal und Morchenstern-Kleinpolen, dann für die Herstellung von Schranken zum Anbinden des Hornviehes in der Station Maffersdorf l. N., ferner für die Herstellung von Fächern in den Speisekammern und Handmagazinen in Neudorf, Bad Schlag, Wiesenthal, Morchenstern, Unter-Morchensteru, Albrechtsdorf und Josefsthal; dann für die Untermauerungen von Wagenkasten in Maffersdorf l. N. und Gablonz a. N., sowie auch für die Verschindlung der Giebelwände des Aufnahmsgebäudes und der Wasserstation und Erhöhung eines Kamines beim Postanbau in der Station Gablonz a. N., endlich für die Adaptirungen im Aufnahmsgebäude der Station Maffersdorf l. N. [E.-M.-Z. 7281/IV.]

Elektrische Kleinbahn vom Dreifaltigkeitsschachte in Poln.-Ostrau nach Hruschau. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von der Marktgemeinde Poln.-Ostrau vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige elektrische Kleinbahn vom Dreifaltigkeitsschachte in Poln.-Ostrau zum Anschlusse an die Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Abzweigungen zur Ziegelei in Muglinau und zur Sodafabrik in Hruschau die Trassenrevision und Stationscommission auf den 29. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [E.-M.-Z. 15.708/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 22. November 1896, Z. 63.103, der Budapester Bauunternehmungs-Firma Heider und Schweh für:
   a) eine von einem geeigneten Punkte der Linie Sziget-Kamara—Sugatag, eventuell von der Endstation Sugatag der Marmaroser Salzbahnen ausgehende und diese im Bereiche des Marmaroser Comitates über Farkasrév, Váncsfalva, Nánfalva, Barcsánfalva, Szurdok, Rozárlya, Sajó, Konyha, Dragomérfalu, ferner im Bereiche des Besztercze-Naszóder Comitates über Felsö-Szelistye, Szacsal, Romulyi, Telcs, Hardó, Szálva, Oláh-Nemegye, Magyar-Nemegye, Virágosberek, Magasmart und die Gemarkung der Gemeinde Kocs in der Station Bethlen (Comitat Szolnok-Doboka) mit der Linie Dées—Besztercze (Bistritz) der Sámosthalbahn in radialer Richtung verbindende Radiallinie;
   b) eine von der zukünftigen Station Sajo der Linie a) abzweigende, im Bereiche des Comitates Marmaros bis Baliza führende Flügelbahn;
   c) eine von der zukünftigen Station Szálva der Linie Besztercze—Naszód über Naszód, Kis-Rebra, Néposz und die Gemarkung der Gemeinde Földra bis Kis-Ilva führende Transversallinie, als normalspurige Localbahn,
   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 22. November 1896, Z. 70.636, der Firma Julius Egger, Elektrotechniker in Budapest, und Consorten für eine von der Herminenstrasse in Budapest ausgehende, über Puszta-Szent Mihaly, Csömör, Kerepes und Gödöllö bis zu dem an der Grenze der Gemarkung der Gemeinde Gödöllö liegenden Öreghegy-Gebirge führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Székler Eisenbahnen. (Vollendung der Theilstrecke Csik-Szereda—Sepsi-Szt. György.) Der Bau der Theilstrecke Csik-Szereda—Sepsi-Szt. György der zufolge G.-A. VII ex 1895 von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen im äussersten Osten der Monarchie zu erbauendeu Székler Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1895) ist, wie aus Budapest berichtet wird, bereits soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres stattfinden wird. Die obgenannte, längs der Siebenbürger Karpathen (dem Grenzgebirge zwischen Ungarn und Rumänien) in radialer Richtung führende Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1895) ist eine Fortsetzung der Theilstrecke Brassó (Kronstadt)—Sepsi-Szt. György der Linie Brassó—Sepsi-Szt. György—Kézdi-Vásárhely der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Háromszéker Localbahnen. Die im Flussgebiete des Olt (Aluta) vorläufig bis Csik-Szereda führende Strecke ist unter den zu erbauenden Linien diejenige, deren Ausführung die verhältnissmässig geringsten technischen Schwierigkeiten bot. Ihre gleichfalls noch den Olt verfolgende Fortsetzung bis Csik-Karczfalva bietet deren bereits grössere, da schon von Csik-Szereda an bis Csik-Karczfalva die Ueberbrückung der zahlreichen in den Olt einmündenden Giessbäche, die Herstellung mitunter langer und tiefer Einschnitte in die wellenförmigen Ausbuchtungen der

Gebirgszüge etc. die Baukosten bedeutend erhöhen. Von Csik-Karczfalva zweigt gegen Osten die über Szt. Domokos durch den Gyimespass zum Anschlusse an das rumänische Eisenbahnnetz führende, gleichfalls bedeutenden technischen Schwierigkeiten begegnende Flügelbahn ab, welche, gleich der von Kézdi-Vásárhely aus durch den Ojtospass zu erbauenden Fortsetzung der Theilstrecke Sepsi-Szt. György—Kézdi-Vásárhely, eine von jenen Anschlussbahnen ist, die im Sinne der zwischen den Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Rumänien abgeschlossenen Convention (G.-A. XL ex 1891 [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1891 und Nr. 130 ex 1894]) durch die kgl. ungar. Regierung zu erbauen sind. Von Csik-Karczfalva aus führt die Hauptlinie in nördlicher Richtung über den Hargita-Gebirgsstock bis Gyorgyó-Szt. Miklós und von dort an, den Maroslauf verfolgend, im Bogen bis Szász-Régen zum Anschlusse an die Linie Szász-Régen—Maros-Vásárhely—Kocsárd, woselbst sie in die Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brasso (Kronstadt)—Predeal einmündet. Den ärgsten Terrainschwierigkeiten begegnet die von der Linie Kis-Kapus (Station der vorgenannten Hauptlinie)—Segesvár—(Schässburg) — Székely-Udvarhely abzweigende, das Hargitagebirge übersetzende und gleichfalls bis Csik-Szereda im Anschlusse an die Strecke Csik-Karczfalva—Gyimespass führende Linie, in deren Bereich mehrere Strecken liegen, welche per laufendes Kilometer bis 200.000 fl. kosten. Das Gesammtbaucapital der Székler Eisenbahnen, an deren Bau die Wiener Bauunternehmungsfirma Gross & Bischof zum grossen Theile participirt, ist mit rund 25,000.000 fl. bemessen. Im Durchschnitte kostet das laufende Kilometer 65.000 fl.

Projectirte Localbahn Sopron-Köszeg (Oedenburg-Güns). (Realisirungs-Bestrebungen.) Die Interessenten des Comitates Sopron haben die Realisirung des Projectes Sopron-Köszeg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131, Vorconcession Post 1 a, b) durch materielle Beihilfe zu fördern beschlossen. An der bereits subscribirten Summe zur Erwerbung von Stammactien participirt die Stadtcommune von Sopron mit 70.000 fl. Durch den Bau dieser Radiallinie wird die derzeit als Sackbahn endigende Localbahn Szombathely-Köszeg (Steinamanger-Güns) des Südbahnbetriebes Anschluss über Sopron gegen Wien erhalten; ausserdem wird die Erschliessung der von der Strecke berührten Lakompak-Kaboldер Braunkoblenreviere gefördert werden, deren Producte in weitem Umkreise ein lohnendes Absatzgebiet finden dürften.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Technisch-polizeiliche Begehung der Betriebslinie Lehelgasse—Waitzner Bonlevard.) Am 1. December fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der anderen Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaften die technisch-polizeiliche Begehung der von der bisherigen Endstation in der Lehelgasse erbauten Fortsetzung der Hauptlinie Budapest-Lehelgasse—Uj-Pest—Rákospalota der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft bis zum Waitzner Boulevard (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 113) statt.

Bau der Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) in Budapest. (Resultate der Sondirungsbohrungen im Flussbette.) Wie aus Budapest berichtet wird, ergab der Bohrversuch, der gegenüber dem südlichen Thurme der innerstädtischen Kirche unternommen wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138), ein sehr zufriedenstellendes Resultat. In einer Tiefe von etwa 20 m stiess man auf blauen Tegel, eine Thonschichte, fest wie Stein, und wie sich dies bei den anderen Brücken zeigte, vorzüglich geeignet, um als Unterlage für die Brückenpfeiler zu dienen. Auf der Ofner Seite werden die Pfeiler auf die Steinbank gesetzt werden, welche sich vom Blocksberge aus unter dem Strombette hinzieht.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung besonders ermässigter Tour- und Retourkarten im Bereiche der ungarischen Betriebslinien des gesellschaftlichen Betriebsnetzes.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass an Stelle der für die Dauer der Millenniums-Ausstellung von ihren ungarischen Stationen, sowie von Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn nach Budapest-Südbahn ausgegebenen besonders ermässigten Tour- und Retourkarten, deren Geltung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131) nachträglich bis Ende December 1896 erstreckt wurde, welche aber nur nach Budapest, nicht aber auch von dort in umgekehrter Richtung ausgegeben worden sind, mit 1. Jänner 1897 neue, besonders ermässigte Tour- und Retourkarten von und nach allen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahnlinien — mit Ausnahme der Strecke Zapresies—Sissek, wo der Zonentarif besteht — eingeführt werden.

Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh. (Constituirende Generalversammlung.) Am 30. November fand in Budapest die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine bisherige Thätigkeit im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung, welchem zufolge das effective Baucapital mit 780.000 fl., d. i. 25.325 fl. per laufendes Kilometer, bemessen ist. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn.) Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Erwerb des Hessischen Ludwig-Eisenbahnunternehmens für den preussischen und hessischen Staat, sowie Bildung einer Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Preussen und Hessen lautet wie folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung 1. des Vertrages vom 8./9. Juli 1896, betreffend den Uebergang des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens auf den preussischen und hessischen Staat, 2. des Staatsvertrages zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 ermächtigt, nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen in Gemeinschaft mit der hessischen Staatsregierung das Unternehmen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft käuflich zu erwerben und zunächst für gemeinsame Rechnung zu verwalten, sodann aber den gesammten preussischen und hessischen Staatseisenbahnbesitz zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft zu vereinigen.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Massgabe der im § 1 gedachten Verträge in Gemeinschaft mit der grossherzoglich hessischen Regierung den Umtausch von 111,900.000 Mark Stammactien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Schuldverschreibungen der 3perc. preussischen consolidirten Staatsanleihe und in Schuldverschreibungen der 3perc. hessischen Staatsanleihe herbeizuführen und zu diesem Zwecke Schuldverschreibungen der 3perc. preussischen consolidirten Staatsanleihe in dem zur Ausführung der gedachten Verträge erforderlichen Betrage auszugeben.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemässheit der im § 1 gedachten Verträge a) von dem Baarbetrage von 41 Mk. auf jede Aetie gleich 7,646.500 Mk. den auf Preussen entfallenden Antheil; b) zu den vertragsmässigen Abfindungen: 1. an den Vorsitzenden und die Mitglieder der Specialdirection der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft im Betrage von insgesammt 810.000 Mk. den auf Preussen entfallenden Antheil, 2. an die gegenwärtigen Mitglieder des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft im Betrage von 220.000 Mk. den auf Preussen entfallenden Antheil; c) zur erstmaligen baulichen Instandsetzung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und zur Ergänzung der Betriebsmittel die Summe von 1,000.000 Mk.; d) zur Deckung schwebender Schulden der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft bis zur Höhe von 2,253.000 Mk. den auf Preussen vertragsmässig entfallenden Antheil zu zahlen und I. zur Deckung der im § 3 unter a) bis d) vorgesehenen Mittel die Bestände der Reserve-, Erneuerungs- u. s. w. Fonds, welche für die auf preussischem Gebiete gelegenen Strecken gebildet sind, sowie die Preussen gemäss Art. 2, Abs. 3 und 4 des Staatsvertrages vom 23. Juni 1896 etwa sonst zustehenden Baarbestände, sobald solche dem preussischen Staate zugefallen sein werden, zu verwenden; II. zur Deckung der alsdann etwa noch verbleibenden Beträge Staatsschuldverschreibungen in entsprechender Höhe auszugeben; III. etwa verbleibende Restbestände der genannten Fonds in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offenstehenden Eisenbahncredite zu verwenden.

§ 4. Der Finanzminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten werden ermächtigt, bei der Auflösung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Gemeinschaft mit der grossherzoglich hessischen Regierung nach Massgabe des § 2, Abs. 1 des Vertrages vom 8./9. Juli 1896 den Kaufpreis für den Erwerb der Bahn unter Verwendung der in den §§ 2 und 3 dieses Gesetzes bewilligten Mittel, soweit jener auf Preussen antheilig entfällt, zu zahlen, bezw. auf die Staatscasse zu übernehmen. Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, nach Massgabe des Staatsvertrages vom 23. Juni 1896 in Gemeinschaft mit der hessischen Regierung die bisher begebenen Anleihen des bezeichneten Eisen-

bahnunternehmens, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu bringen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen preussische, bezw. hessische Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebotes festzusetzen. Insoweit von dieser Ermächtigung in der Weise Gebrauch gemacht werden sollte, dass den Inhabern zum Umtausch ihrer Schuldverschreibungen nur hessische Staatsschuldverschreibungen angeboten werden, ist der Finanzminister ermächtigt, die zur Durchführung des Umtausches erforderlichen Mittel bis zur Höhe des Betrages, welcher bei baarer Rückzahlung der Anleihen auf Preussen entfallen würde, baar zur Verfügung zu stellen. Die von Preussen aufzuwendenden Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 5. Ueber die Ausführung der im § 4 getroffenen Bestimmungen, soweit sie sich auf Preussen beziehen, hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 6. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 3 und 4), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister. Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetzsammlung S. 1197) zur Anwendung.

§ 7. Jede Verfügung der Staatsregierung über die nach dem § 1 in das preussische Eigenthum übergehenden Eisenbahnstrecken durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgiltigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnstrecken, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnstrecken entbehrlich sind.

§ 8. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn-Actiengesellschaft hat zur Vervollständigung ihres Bahnnetzes eine Kleinbahn von Dargebell nach Ducherow in Aussicht genommen. Die Crefeld-Uerdinger Localbahn beabsichtigt, ihre Linie Crefeld—Fischeln nach Willich (ohne Anschluss an den dortigen Staatsbahnhof) fortzuführen.

— (Zugsverspätungen im III. Quartale 1896.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahre Juli bis September 1896 auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende September 1896, von 38.778 km (davon zweigeleisig 14.389 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 81.669 Schnellzüge, 765.284 Personenzüge und 323.591 gemischte Züge.

Geleistet wurden im Ganzen 51,703.471 Zugkilometer, bezw. im Tagesdurchschnitte 516.994 Zugkilometer und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitte 1333 Zugkilometer.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 14.213 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres + 517 Züge), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 8850 (+ 784) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 5363 (— 267). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 104 (— 10). In Folge der Verspätungen wurden 6684 (+ 277) Anschlüsse versäumt.

Nach der Anzabl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nebmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, die kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin und die Main-Neckar-Eisenbabn die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die kgl. Eisenbahn-Directionen in Essen, Elberfeld und Frankfurt a. M. an die ungünstigsten Stellen.

Italien. (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 10. November 1896 betrugen die Einnahmen der Mittelmeerbahn 50,191.563·55 Lire, das ist um 1,106.248·22 Lire mehr als in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Jahresliste für den Sprengel des Oberlandesgerichtes in Graz pro 1897.) In der Jahresliste für den Sprengel des steiermärkisch-kärntnerisch-krainischen Oberlandesgerichtes in Graz pro 1897 sind 122 Sachverständige, das sind um zwei weniger als pro 1896, verzeichnet. [E.-M.-Z. 14.993/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 24·384 km lange Strecke Schwerin a/W.—Landsberg a/W.-Brückenvorstadt der kgl. Eisenbahn-Direction Posen, welche am 1. December dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sowie die gleichfalls am 1. December für den Wagenladungs-Güterverkehr zur Eröffnung gelangte Strecke Lobenstein—Lemnitzhammer (2·47 km) der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten: ferner ist die am 17. November dem öffentlichen Verkehre übergebene 53·306 km lange im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Komárom—Duna-Szerdahely den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Länge der demselben unterstellten Eisenbahnen.) Nach den dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport durch die betheiligten Staaten zugegangenen Mittheilungen betrug am 31. März 1896 die Länge der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnen:

	1896	(1895)
In Belgien	4.555 km	(4.534)
In Deutschland	46.071 km	(44.900)
In Frankreich	35.803 km	(35.602)
In Italien	12.931 km	(12.566)
In Luxemburg	356 km	(356)
In den Niederlanden	2.513 km	(2.513)
In Oesterreich	15.919 km	(15.800)
In Ungarn	13.706 km	(12.934)
Im österr.-ungar. Occupationsgebiete	105 km	(105)
In Russland	32.844 km	(30.917)
In der Schweiz	3.176 km	(3.123)
Total	167.979 km	(163.350)

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1896 Nr. 11, S. 425.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Sisseker Consortial- und Caprager Lagerhäuser. (Herabsetzung der Reexpeditionsgebühren.) Für die in den Sisseker Consortial-Lagerhäusern, wie auch in den Caprager Lagerhäusern der Sisseker Lagerhaus-Actiengesellschaft eingelagerten Güter wird die im Falle der Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung zu bezahlende Reexpeditionsgebühr von 3 kr. auf 1·5 kr. per 100 kg reducirt, welche Reducirung auf die ab 15. November 1896 zur Aufgabe gelangten Sendungen Anwendung findet.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate November 1896.

Artikel	Lager am 1. Novbr.	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Novbr.
	Metercentner			
Weizen	813	202	150	865
Roggen	200	101	—	301
Gerste	994	1073	654	1413
Hafer	1444	2344	1203	2495
Malz	1096	652	601	1147
Mais	2749	200	716	2233
Diverse	1659	2467	3233	793
Total	8955	7039	6647	9347

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neuauflage des Localgütertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 erscheint eine Neuauflage des am 1. Jänner 1896 in Wirksamkeit getretenen Localgütertarifes der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, und zwar:

1. Tarif-Theil II, Heft 1, nebst Kilometerzeiger, giltig für die westlichen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen;
2. Tarif-Theil II, Heft 2, nebst Kilometerzeiger, giltig für die östlichen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen inclusive der in Galizien und der Bukowina gelegenen Localbahnen;
3. Tarif-Theil II, Heft 3, Tarife der Localbahnen mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina.

In diese Neuauflage sind die im Jahre 1896 erschienenen Nachträge, und zwar: Nachtrag I—VI zu Heft 1, Nachtrag I—IX zu Heft 2, und Nachtrag I—X zu Heft 3, ferner die durch Nachtrag X zum gemeinsamen Tarif-Theile I bedingten Aenderungen und Ergänzungen und ausserdem die durch die Neuorganisation der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen nothwendig gewordenen Berichtigungen einbezogen.

Insofern durch diese Ergänzungen und Aenderungen Erschwernisse oder Tariferhöhungen eintreten, sind letztere erst vom 1. Februar 1897 giltig.

Exemplare der Tarife sind bei den Dienststellen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, und zwar:

Heft 1 zum Preise von ö. W. fl. 2.50
„ 2 „ „ „ „ „ 1.50
„ 3 „ „ „ „ „ 1.—

erhältlich.

Wien, am 15. December 1896. [929]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Localbahnen Itzkany-Suczawa und Hliboka-Sereth der Bukowinaer Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Itzkany-Suczawa und Hliboka-Sereth gelangt der obbezeichnete Tarif zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 30 Hellern erhältlich.

Wien, am 11. December 1896. [930]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Wiedereinführung der normalen (tarifmässigen) Ladefristen für Wagen auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Directionen Prag und Pilsen.

Die mit Giltigkeit vom 6. November 1896 auf den Linien der k. k. Staatsbahn-Directionen Prag und Pilsen eingeführte Herabminderung der Fristen für die Beladung und Entladung der Wagen aller Gattungen wird mit dem 15. December 1896 aufgehoben, und finden von diesem Tage an wieder die normalen (tarifmässigen) Ladefristen Anwendung.

Prag, am 12. December 1896. [931]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn und Südbahn.

Einführung des Nachtrages V zum Ausnahmetarife für Steinkohle etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 gelangt zu dem vom 1. November 1892 giltigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält neue, bezw. ermässigte Frachtsätze nach den folgenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Beraun, Holubkau, Hořowitz, Königshof-Geleiseanlage, Pilsen, Radotin, Rokyzan, Zbirow und Zditz.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. December 1896. [932]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localgütertarif vom 15. August 1889.

Mit 1. Jänner 1897 tritt ein neuer Anhang zum Localgütertarife vom 15. August 1889, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für specielle Artikel in einzelnen Relationen, in Wirksamkeit.

Durch denselben wird der Anhang vom 1. Jänner 1896 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der neuen Tarifvorlage können bei der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Wien, am 14. December 1896. [933]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Heftes 2 des Personen- und Gepäckstarifes.

Mit Giltigkeit vom 20. December 1896 a. St. (1. Jänner 1897 n. St.) tritt ein „Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck, 2. Heft (Verkehr zwischen Russland und Ungarn)“ in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Beförderungsbestimmungen, sowie die Transportpreise von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen den russischen Stationen Moskau, St. Petersburg und Warschau einerseits und den ungarischen Stationen Budapest (Ost- oder Westbahnhof), Fiume (M.Á.V.), Herkulesbad, Szliács und Tepla-Trencsén-Teplitz andererseits.

Wien, am 14. December 1896. [934]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerexportverkehr aus Oesterreich nach Ostindien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1897 tritt ein neuer Exporttarif für Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) aus Oesterreich nach Ostindien, und zwar nach Bombay, Calcutta und Karachi über Triest und Fiume in Kraft.

Mit Einführung dieses Tarifes gelangt unter Einem der ab 1. September 1895 giltige gleichnamige Exporttarif nach Bombay und Calcutta zur Aufhebung.

Exemplare des neuen Tarifes können im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen, der Transitstationen Triest und Fiume, sowie durch die betheiligten Bahnverwaltungen käuflich zum Preise von 50 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, Prag, Teplitz und Triest, am 16. December 1896. [935]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch Namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den kgl. Preussischen Staatsbahnen.

Berichtigung.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 141 vom 8. December 1896 unter Post 903 publicirte Fahrpreis I. Classe für Rückfahrkarten zwischen Prerau und Ratibor wird von Mark 19·10 auf Mark **18.70** abgeändert.

Wien, am 13. December 1896. [936]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Sonstige Nachrichten.

Nordwest-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Jänner 1897 gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Hannover, Münster (einschl. der Farge-Vegesacker, der Hoyaer und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn) der Mecklenburgischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Lübeck-Büchener, Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, ferner den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Einführung.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif die Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen obengenannter Bahnen mit Stationen der Bayerischen Staatsbahnen im Hannover-Bayerischen Tarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893,

Heft 1 vom 1. August 1893,

Heft 2 vom 1. Juni 1889,

im Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Tarif, gemeinschaftliches Heft und Heft 2 vom 1. Jänner 1891, im Magdeburg-Bayerischen Tarif vom 1. October 1892 und im Ausnahmetarif für europäisches Bau- und Nutzholz für den Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Verkehr vom 1. März 1884.

Ferner kommen mit Einführung des neuen Tarifes ohne Ersatz zur Aufhebung die Entfernungen und Frachtsätze für die Eutin-Lübecker Bahn, die Frachtsätze der Bodenseeuferstation Bregenz, die Ausnahmetarife Nr. 17 für Petroleum und Naphtha ab Peine und Sebaldsbruck, Nr. 21 für europäisches Stammholz, Nr. 22 für Fluss- und Schwerspat aus dem Hannover-Bayerischen Tarif, Nr. 4 für Eisenerze, Eisensauer etc. mit Dülmen und Hasbergen, Nr. 8 für Steinkohlentheerpech ab Pasing, Nr. 10 für Blei in Blöcken von Wesel nach Lindau aus dem Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Tarif, für Stamm- und Stangenholz aus dem Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Holztarif

Durch den neuen Tarif werden zahlreiche Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen eintreten.

Das Erscheinen des neuen Tarifes wird demnächst veröffentlicht werden.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Verkehr mit der neu zu eröffnenden Localbahn Neuenmarkt-Wirsberg—Berneck.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im December 1896 zur Eröffnung kommenden Localbahnstrecke Neuenmarkt-Wirsberg—Berneck mit den bayerischen Privatbahnen, dann mit sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Neuenmarkt-Wirsberg nach den für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Kilometer	Es gelten zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und	nachstehende Transitfrachtsätze für 100 kg in Mark										
		Stückgut			Wagenladungen						Ausnahmetarif für	
					Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarif					
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	A¹	B	A²	I	II	III*)	Holz des Specialtarifes II	Stammholz
5	Himmelkron	0·24	0·16	0·16	0·09	0·09	0·09	0·08	0·08	0·07	0·08	0·07
7	Lanzendorf	0·28	0·18	0·18	0·11	0·10	0·10	0·09	0·08	0·08	0·08	0·08
11	Berneck	0·36	0·22	0·22	0·13	0·13	0·12	0·11	0·10	0·09	0·09	0·09

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Neuenmarkt-Wirsberg—Himmelkron Specialtarif III: 0·01
„ „ —Lanzendorf Specialtarif III: 0·02
„ „ —Berneck Specialtarif III: 0·03
} Mark für 100 kg

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 30. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2423	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Siehe nachstehende Tabelle			Aufgabe im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Bestimmungen. (Siehe Besondere Bemerkungen)	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		*)

*) 1. Wenn sich auf Grund des Localgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die in der nachstehenden Tabelle für die bezüglichen weiter gelegenen Stationen enthaltenen billigeren Kartirungsfrachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet.

2. Die für Güter der Stückgutclasse I bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 kg pro Wagen vorgesehenen Wagenladungssätze, welche für explosive Gegenstände nicht gelten, finden auch dann Anwendung, wenn Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Wagen zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse I und zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse II bestehen. Bei Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Wagen, welche aus Stückgütern der Classe I (Normalclasse) und aus **sperrigen Gütern** gebildet werden, ist das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um die Hälfte zu erhöhen, zu diesem von 10 zu 10 kg aufgerundeten erhöhten Gewichte das ebenfalls aufgerundete Gewicht der Stückgüter der Classe I zuzuschlagen und für das Gesammtgewicht die Fracht nach dem betreffenden Wagenladungssatze zu berechnen.

3. Für jene Artikel, für welche gemäss des Tarifes, Theil I, und bezw. der Ausnahmetarife (Bier, Eisen etc.) schon bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Classe A anzuwenden sind, werden die bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen giltigen Frachtsätze der Classe A für das Effectivgewicht zur Einhebung gebracht.

Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung inclusive Manipulationsgebühr für

Von — nach oder umgekehrt		Frachten: Eilgüter gewöhnliche	Eilgüter ermässigte	Eilgüter besonders ermässigte	Classe I (Normalclasse) Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Classe I mindestens 5000 kg pro Wagen	Classe I mindestens 10000 kg pro Wagen	Classe II Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Classe II mindestens 5000 kg pro Wagen	Classe II mindestens 10000 kg pro Wagen	Ermässigte Wagenladungsclassen A mindestens 5000 kg pro Wagen	Ermässigte Wagenladungsclassen A mindestens 10000 kg pro Wagen	Ermässigte Wagenladungsclassen B	Ermässigte Wagenladungsclassen C	Specialtarife 1	Specialtarife 2	Specialtarife 3
					bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens kg pro Wagen								10000 kg pro Wagen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens				
Eger	Kralup	353	133	133	133	107	100	111	107	100	76	72	58	38	55	38	33
	Ober-Graslitz	95·5	—	—	35·6	—	—	30·5	—	—	23·2	—	18·1	14·7	18·6	16·4	14·7
	Prag (Bubna), Prag (Smichow)	353	133	133	133	107	100	111	107	100	76	72	58	38	55	38	33
	Prag (Staatsbahnhof)	369	139	139	139	112	105	116	112	105	79	75	60	39	57	39	34
	Rakonitz	—	—	—	—	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Schmiedeberg	228·2	—	—	102·8	—	—	88·1	—	—	53·7	—	39·5	27·1	43·5	32·8	27·1
	Sebastiansberg	243·5	—	—	89·8	—	—	76·8	—	—	55·4	—	43·5	28·8	39·5	30·5	—
	Tirschnitz	21·0	—	—	—	—	—	—	—	—	6·0	—	5·0	5·0	6·0	5·0	—
Franzensbad	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	353	133	133	133	107	100	111	107	100	76	72	58	38	55	38	33
	Prag (Staatsbahnhof)	369	139	139	139	112	105	116	112	105	79	75	60	39	57	39	34
	Rakonitz	—	—	—	—	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Komotau, Komotau trans. (Dux-Bodenbacher Eisenbahn)	Kralup, Prag (Bubna, Prag (Smichow)	—	—	—	—	77·0	71·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Prag (Staatsbahnhof)	—	—	—	—	77·0	71·5	—	—	71·5	—	—	—	33	—	33	29
Kralup	Rakonitz	—	—	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prag (Bubna), Prag (Smichow)		—	—	—	—	46	43	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—
Prag (Staatsbahnhof)	Rakonitz	—	56	—	—	46	43	—	46	43	34	33	27	21	26	21	20
	Saaz	—	—	—	—	—	71·5								—	32	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2424 — **Buschtěhrader Eisenbahn**

Wagenladungsgüter, und zwar Frachtgüter der Classen I, II und A bei Aufgabe von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Wagen; Frachtgüter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3 bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ferner Wagenladungsgüter, für welche Ausnahmetarife oder ermässigte Kartirungssätze bestehen, bezw. gewährt werden

von	nach
Eger, Franzensbad, Rakonitz	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow), Prag (Staatsbahnhof)
oder umgekehrt	

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 finden die im Tarife, Theil I, sub B, Pos. III d), e) und f) für Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, ferner die im Localgütertarife, Theil II, und in den folgenden Kundmachungen für die Ausnahmetarife festgesetzten Bestimmungen über die Frachtberechnung bei Gütern, welche verpackt zur Aufgabe gelangen oder in Wagen räumlich getrennt verladen werden, auch dann Anwendung, wenn von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen nach einer Bestimmungsstation Güter aufgegeben werden. Diese Bestimmung findet jedoch nur dann Anwendung, wenn je eine Wagenladung mit nicht mehr als fünf Frachtbriefen aufgegeben wird.

Die Anwendung dieser Bestimmung muss auf sämmtlichen zu einer Wagenladung gehörigen Frachtbriefen Seitens des Absenders vorgeschrieben werden, und muss überdies auf jedem einzelnen Frachtbriefe die Anzahl der zusammengehörigen, eine Wagenladung bildenden Frachtbriefe angeführt sein.

Wenn zu einer Wagenladung mehr als fünf Frachtbriefe beigegeben werden sollten, so erfolgt die Berechnung der Frachtgebühren für jede einzelne zu einem Frachtbriefe gehörige Sendung ohne Rücksichtnahme auf die anderen Sendungen.

Bei Berechnung der Frachtgebühr nach den Wagenladungssätzen wird jede Sendung separat behandelt, und haben demzufolge die im Tarife, Theil I, unter B, 1) festgesetzten Grundsätze für die Frachtberechnung, sowie die Bestimmung unter Punkt B, III, b) hinsichtlich der vorgeschriebenen Aufrundung für jede einzelne Sendung Anwendung zu finden.

Der gleiche Vorgang ist zu beobachten bei Berechnung der Nebengebühren, wie Auf- und Abladegebühren, Wägegeld etc.

Kommen Sendungen zur Verfrachtung, bei welchen die vorgeschriebenen Gewichtsbedingungen für die Anwendung der Wagenladungsclassen mit den zu einer Wagenladung gehörenden Frachtbriefen nicht erreicht werden, so hat der Absender die Frachtgebühren für die Differenz, welche sich zwischen dem thatsächlich aufgelieferten, bezw. zur Berechnung kommenden Gewichte und dem vorgeschriebenen Quantum ergibt, zu frankiren.

Gelangen dagegen Sendungen zur Verfrachtung, bei welchen das vorgeschriebene Gewicht überschritten ist, so wird für das in einem Wagen verladene Gewicht die Gebühr nach dem bezüglichen Wagenladungstarife berechnet; dagegen ist das den Fassungsraum des Wagens überschreitende Gewicht mit separatem Frachtbriefe aufzugeben und als neue Sendung unter abgesonderter Frachtberechnung für dieselbe nach den betreffenden allgemeinen Tarifbestimmungen zu behandeln.

2425

Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Malz, Oelsaaten

von	nach
Eger, Franzensbad, Rakonitz	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow), Prag (Staatsbahnhof)
oder umgekehrt	
Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Klingenthal trs., Reitzenhain trs.
oder umgekehrt	
Kralup loco und transit, Prag (Bubna) loco und transit	Prag (Smichow) loco und transit
oder umgekehrt	
Stationen des Transittarifes	Prag (Bubna), Prag (Smichow)

1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.
2. Die Sendungen via Klingenthal und via Reitzenhain müssen direct nach oder von einer ausländischen Station abgefertigt werden.

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 werden derlei Sendungen als Frachtgut bezüglich des **Ab- und Auflegens** nach den im Tarife, Theil I, für alle anderen Gütersendungen von mindestens 5000 kg pro Wagen festgesetzten Bestimmungen behandelt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2426	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Siehe nachstehende Tabelle	Eger, Franzensbad, Rakonitz Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow), Prag (Staatsbahnhof) oder umgekehrt		Anfgabe als Frachtgut und Erfüllung der allgemein giltigen, bezw. der am Schlusse dieser Position angeführten besonderen Tarifbestimmungen (Ausnahmetarife XIX bis XXIV)	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	Verschieden	Abänderung der Classification laut nachstehender Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Wenn sich auf Grund des Local-Gütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so gelangen die der nachstehenden Abänderung der Classification entsprechenden, für die bezüglichen weiter gelegenen Stationen giltigen billigeren Kartirungssätze zur Anwendung, wenn im Uebrigen den Bedingungen vollkommen entsprochen ist, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist

Post (zur fortlaufenden Nummer 2426)	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei Anfgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	Anfgabe in Quantitäten: von mindestens 5000 kg pro Wagen	Anfgabe in Quantitäten: von mindestens 10.000 kg pro Wagen	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung: pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
1	**Abfälle** (metallische) von Blei, auch alte Bleikugeln	A—5	A	—	—	—	—
2	**Abfälle** von altem Eisen und altem Stahl, sowie von Eisenblech, Stahlblech und Weissblech	A—7a	A	B	—	—	—
3	**Abfälle** von Heede etc.	A—11	—	—	—	—	A.-T. XXIb
4	**Abfälle** von Kartoffeln bei der Spiritus- und Stärkefabrikation	(A—4)	—	A	—	A.-T. XX	—
5	**Abfälle** von Korkholz	A—16	—	—	B	—	(A.-T. XXIa)
6	**Abfälle** von Leder, Lederabschnitzel etc.	A—17	—	—	—	—	A.-T. XXIa
7	**Abfälle** von Tabak etc.	A—29	—	—	—	—	A.-T. XXIa
8	**Abfälle** von neuem Tuch	A—29a	—	A	B	—	—
9	**Bier**	B—14	A	—	—	—	—
10	**Bier** zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	B—14	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahme-Tarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post (zur fortlaufenden Nummer 2426)	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei Aufgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 5000 kg pro Wagen	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 10.000 kg pro Wagen	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung: pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
11	**Blechwaaren** aus nebiger Position	E—7	—	—	—	—	A.-T. XXIa
12	**Blei** etc.	B—20	A	—	—	—	—
13	**Bleiglätte** aus nebenstehender Position	G—23	A	—	—	—	—
14	**Bleiwaaren** etc.	B—26	A	—	—	—	—
15	**Borke** (Rinde) aus nebigen Positionen	1 sub B, III, g, β; B—32	—	—	—	—	A.-T. XXIc
16	**Borke, roh, unverpackt** (Rinde, nicht verkleinert, unverpackt) aus nebenstehender Position	1 sub B, III, g, β	—	—	—	A.-T. XX	(A.-T. XXIc)
17	**Cement** (auch hydraulischer Kalk) aus der nebenstehenden Position	C—5	—	—	—	A.-T. XIX	—
18	**Cocosfasern**, rohe	2 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXIb
19	**Dampfkessel** etc.	D—4	A	B	—	—	—
20	Eier zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	E—3	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
21	**Eisen und Stahl** etc.	E—6	A	B	—	—	—
22	**Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren** etc.	E—7	A	B	B	—	—
23	**Eisen und Stahl**, roh, etc., dann alt und gebrochen etc.	E—8 und E—9	A	B	—	—	—
24	**Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren** etc. zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	E—6 und E—7	—	A.-T. XXIVb	A.-T. XXIVb	—	—
25	**Eisen und Stahl**, roh, etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	E—8	—	—	—	A.-T. XXIVc	—
26	**Emballagen**, gebrauchte, etc. auch **Brodgestelle**, leer retour gehende **Bier-, Mineralwasser- und Weinflaschen** in Kisten, sowie leer retour gehende eiserne Flaschen (Cylinder) zur Füllung von flüssiger Kohlensäure, Holzhülsen zum Aufwickeln von Papier, sowie Holzkränze, Holzkreuze und Holzspulen zum Aufwickeln von Drahtseilen	E—19 —	B	B	C	—	(A.-T. XXIh)
27	**Erde**, gewöhnliche, auch Moorerde, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Kalkerde, Schlick und Infusorienerde, sämmtliche, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen. (Bei Verladung in gedeckten Wagen erfolgt Berechnung nach Classe C)	(E—20)	—	—	—	A.-T. XX	—
28	**Fässer** von Holz, neue, leere	3 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXIh
29	**Fässer** von Holz, neue, leere (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	3 sub B, III, g, β	B	B	—	—	A.-T. XXIh
30	**Fassreifen und Tonnenhände**, hölzerne	4 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXIh
31	**Fassreifen und Tonnenhände**, hölzerne, ineinandergesteckte	—	II	—	—	—	A.-T. XXIh
32	**Flachs**, roh, ungehecht	5 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXIb
33	**Flaschenhalter** aus Schilf oder Stroh (Schilf- und Strohhülsen) und Fasshüllen aus Stroh	(6 sub B, III, g, β)	—	—	—	—	A.-T. XXIb

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post (zur fortlaufenden Nummer 2426)	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei: Aufgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 5000 kg pro Wagen	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 10.000 kg pro Wagen	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung: pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
34	**Föhrenzapfen** etc.	F—25	—	—	—	A.-T. XX	—
35	**Gemüse** aller Art, znm Export ans dem österr.-ungar. Zollgebiete	G—9	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
36	**Geschirre** von Blei etc.	G—11	A	A	A	—	—
37	**Glas** (Spiegelglas, rob) zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete, aus nebenstebender Position	G—14	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
38	**Glasballons,** nene, leere	7 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI a
39	**Glaswaaren** etc. (anch **Hohlglaswaaren** in Klsten über 2 Meter Höbe nnd 1·1 Meter Breite, resp. Tiefe verpackt)	G—20	—	—	—	—	A.-T. XXI a
40	**Glaswaaren** etc. znm Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	G—22	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
41	**Gyps** etc.	G—32	—	—	—	A.-T. XIX	—
42	**Hadern** etc.	H—1	—	—	—	—	A.-T. XXI a
43	**Haferhülsen**	7 a snb B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
44	**Hammerschlag** etc.	H—2	—	—	—	A.-T. XX	—
45	**Hanf** etc.	H—3	—	—	—	—	A.-T. XXI b
46	**Heede**	H—10	—	—	—	—	A.-T. XXI b
47	**Heu** und **Stroh** etc.	8 snb B, III, g, β	—	—	—	A.-T. XIX	(A.-T. XXI c)
48	**Hobelspäne** etc.	H—16	—	—	—	—	A.-T. XXI b
49	**Holz** etc., znm Export aus dem österr.-nngar. Zollgebiete	H—19 nnd H—21 a	—	—	A.-T. XXIVc	—	—
50	**Holz** etc.	H 20, Punkt 1 bis 5, 7 und 9	—	—	—	A.-T. XIX	—
51	**Holz,** nnr welcbes, aus der nebenstehenden Position	H—20, Punkt 1, 3 und 5	—	—	—	A.-T. XIX	(A.-T. XXI c)
52	**Holz** etc., znm Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	H—20	—	—	—	A.-T. XXIV d	—
53	**Holzdraht** aus der nebenstehenden Posltion	H—19	—	—	—	—	A.-T. XXI b
54	**Holzmehl,** ferner **Holzsägespäne** (Holzsägemebl)	H—27	—	—	—	A.-T. XX	—
55	**Holzpapierstoff** etc., zum Export aus dem österr.-nngar. Zollgebiete	H—29	—	—	A.-T. XXIVc	—	—
56	**Holzwaaren,** ord., etc., znm Export ans dem österr.-ungar. Zollgebiete	H—34	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
57	**Holzwolle** (Holzfasern)	H—35	—	—	—	—	A.-T. XXI b
58	**Hopfen** etc.	10 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
59	**Kalk,** gebrannter	K—2	—	—	—	A.-T. XIX	—
60	**Kartoffeln** (Erdäpfel) etc.	K—8 und K—9	—	—	—	A.-T. XIX	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ansnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post (zur fortlaufenden Nummer 2426)	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei				
			Aufgabe in Quantitäten			Frachtzahlung	
			unter 5000 kg pro Frachtbrief	von mindestens		für mindestens das Ladegewicht	pro Quadratmeter der Bodenfläche
				5000	10.000		
			kg pro Wagen			des verwendeten Wagens	
61	**Kleesaaten** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	K—23	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
62	**Korksteine** etc.	K—34	—	—	—	—	A.-T. XXI a
63	**Leimleder,** trockenes	L—6	—	—	—	—	A.-T. XXI a
64	**Lohe** etc., aus nebenstehenden Positionen	1 sub B, III, g, β, ferner B—32	—	—	—	A.-T. XIX	(A.-T. XXIc)
65	**Maiskolben, entkörnt,** etc.	10a sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI h
66	**Malzkeime**	M—8	—	—	—	—	A.-T. XXI b
67	**Maschinen,** landwirthschaftliche. zerlegt, sowie Ackergeräthe, zerlegt, bis zu 7 m Länge	(M—16)	A	B	—	—	—
68	**Möbel** (auch aus gebogenem Holze) zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	16 sub B, III, g, α	—	—	A.-T. XXIVc	—	—
69	**Mörtel** etc.	M—30	—	—	—	A.-T. XIX	—
70	**Most** etc.	M—27	A	—	—	—	—
71	**Obst,** frisches, etc., zum Export aus dem öst.-ung. Zollgebiete	O—2	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVh	—	—
72	**Obstbäume**	O—4	—	A	B	—	(A.-T. XXIa)
73	**Oele,** mineralische, etc., in anderer Verpackung als in Fässern	(O—7)	II	A	A	—	—
74	**Papier** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	P—2	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVh	—	—
75	**Pappe** und **Pappendeckel** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	P—6	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVh	—	—
76	**Pflasterziegel,** wenn roh und aus gewöhnlichem Ziegelthon gebrannt, an der Oberfläche nicht glasirt und ohne Dessin (mit Ausnahme von „Klinkersteinen", diese siehe Pos. K—26 des Tarifes, Theil I)	—	—	—	—	A.-T. XX	—
77	**Pflüge,** gewöhnliche	P—17	A	B	—	—	—
78	**Porzellan,** unverpackt	18 sub B, III, g, α	—	A	B	—	—
79	**Rauhkarden, Weberdisteln**	11 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
80	**Scherben** etc.	S—17	—	—	—	A.-T. XX	—
81	**Schilf** und **Schilfrohr, Bast** und **Binsen** aus nebiger Pos.	12 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
82	**Schlacken** und **Sinteln** etc.	S—19 und S—36	—	—	—	A.-T. XX	—
83	**Schwefelkiesabbrände**	S—32	—	—	—	A.-T. XX	—
84	**Sperrige Güter** (excl. Porzellan sub 18, Abschnitt B, III, g, α des Tarifes, Theil I)	Abschnitt B, III, g, α	—	A	B	—	(A.-T. XXIa)
85	**Spreu** (auch Rapsstren), verpackt	13 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
86	**Steine,** und zwar Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine aus nebiger Position	S—57	—	—	—	A.-T. XIX	—
87	**Steine, Bruch-,** aller Art (mit Ausnahme von Spat der Pos. M—3, M—3a und S—51, ferner Quarz der Pos. Q—I des Tarifes, Theil I und von Schiefer), unbearbeitete, ferner Schotter	S—58	—	—	—	A.-T. XX	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post (zur fortlaufenden Nummer 2426)	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei Aufgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 5000 kg pro Wagen	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 10.000 kg pro Wagen	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung: pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
88	**Tabak mehl, Rauchtabak** (Rauchtabakgespunste), insofern der Transport für Rechnung der k. k. Tabakregie erfolgt, auch bei Zusammenladung mit Abfällen von Tabak der Pos. A—29 des Tarifes, Theil I	—	II	A	A		—
89	**Thiere, lebende,** und zwar:						
	1. Pferde, Fohlen und Maulthiere	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 1
	2. Lebende Thiere (excl. Pferde, Fohlen und Maulthiere, sowie Horn- und Zuchtvieh) bei Verladung in:						
	a) einfachen Wagen	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 2 a
	b) doppelbödigen Wagen	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 2 b
	3. Hornvieh	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 3
	4. Zuchtvieh (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtkälber, Zuchtschafe und Zuchtschweine)	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 4*)
	*) pro Wagen.			(Siehe auch die Frachtsätze für Stückgüter)			
90	**Thon, auch Schieferthon** (Thonschiefer), roh, aus nebiger Position, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen	(T—12 a)	—	—	—	A.-T. XX	—
91	**Torf, Torfmull, Torfstreu,** auch gepresste **Torfziegel**	T—24 und T—26	—	—	—	A.-T. XX	—
92	**Waldbäume**	W—4	—	A	B	—	(A.-T. XXI a)
93	**Wasser** etc. (mit Ausnahme von in die Pos. M—24 des Tarifes, Theil I, fallenden Mineralwässern)	W—7	—	—	—	A.-T. XX	—
94	**Wein** etc.	W—10	A	—	—	—	—
95	**Wein** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	W—10	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
96	**Werg** (Abwerg)	W—17	—	—	—	—	A.-T. XXI b
97	**Ziegel,** und zwar: Maner- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon), ferner **Schlackenziegel** aus nebiger Position	(Z—1)	—	—	—	A.-T. XX	—
98	**Zucker aller Art** [excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, Bleizucker, Candiszucker, Gerstenzucker und Canditen aller Art]	(Z—8)	A.-T. XXIII a	A.-T. XXIIIb	A.-T. XXIIIc	—	—
99	**Zucker aller Art** [excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, Bleizucker, Candiszucker, Gerstenzucker und Canditen aller Art] zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	(Z—8)	—	—	A.-T. XXIIId	—	—
100	**Zucker** etc.	Z—9	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
101	**Zuckerrüben-Abfälle,** ferner **Rübenschnitze,** gedörrte und getrocknete, **Rübenschnitzabfälle** (excl. Cichorienwurzeln) aus nebenstehender Position	(Z—13)	—	—	—	A.-T. XX	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Besondere Bemerkungen zu den Ausnahmetarifen XIX bis XXIV.

1. Bei Inanspruchnahme der Ausnahmetarife für Sendungen in ganzen Wagenladungen hat das **Auf- und Abladen** durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen. Erfolgt das Auf- oder Abladen über Ansuchen der Absender, bezw. der Empfänger durch Arbeitskräfte der Bahn, so kommen die im Tarife, Theil I, sub D—III vorgesehenen Auf- und Abladegebühren zur Einhebung.
2. Stellt sich die Frachtberechnung für die Artikel der **Ausnahmetarife XIX und XX** auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, bei Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, mindestens für 10.000 kg pro Wagen günstiger, als bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu den Frachtsätzen der Ausnahmetarife XIX und XX, so gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung. Eine Ausnahme hievon machen jene Artikel, für welche laut Tarifes, Theil I, stets die Frachtberechnung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens zu erfolgen hat.
3. Für die Feststellung der **Bodenfläche** (Ausnahmetarife XXI und XXII) ist die auf der Langseite des Wagens angegebene Bodenfläche massgebend.
4. Hinsichtlich der **Belastung der Wagen** finden die im Tarife, Theil I, sub A—VIII, § 53, enthaltenen einschlägigen Bestimmungen Anwendung.
5. Stellt sich die Fracht für die **sub XXI a** eingereihten Güter nach dem effectiven Gewichte, mindestens jedoch bei Berechnung eines Minimalgewichtes von 10.000 kg pro Wagen, bei Anwendung der Frachtsätze der Classe B billiger, als nach den Taxen dieses Ausnahmetarifes (Gruppe a), so ist erstere Berechnungsart anzuwenden. Ferner finden die Frachtsätze der Classe C bei Berechnung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen an Stelle der Taxen des **Ausnahmetarifes XXI b,** für die sub b) eingereihten Güter Anwendung, wenn sich erstere Berechnungsart für die Absender, bezw. Empfänger günstiger stellt. Das Gleiche gilt hinsichtlich der **sub XXI c** eingereihten Güter, für welche die Taxen dieses Ausnahmetarifes (Gruppe c) nur dann anzuwenden sind, wenn sich die Berechnung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens nach den Sätzen des Ausnahmetarifes XIX, bezw. XX nicht billiger stellt (siehe Abänderung der Classification).
6. Für alle beim Transporte eintretenden Leistungen werden die tarifmässigen Nebengebühren eingehoben.
7. **Zum Ausnahmetarife XXII, Gruppe 1:** Pferdegeschirre, welche auf den Pferden anliegen oder in unverpacktem Zustande in jenen Wagen untergebracht werden, in welchen die Pferde verladen sind, werden gebührenfrei befördert.

8. **Zum Ausnahmetarife XXII, Gruppe 2:** Wenn für die aufgegebenen Thiere, bezw. wenn für den Rest eines grösseren Transportes eines Absenders eine Etage genügt, so wird auch bei Benützung eines doppelbödigen Wagens die für einen einfachen Wagen fixirte Gebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens berechnet. Das während des Eisenbahntransportes zur Fütterung der Thiere unumgänglich nothwendige Futter wird kostenfrei im Viehwagen, resp. im Futterkasten (Trommel) mitbefördert. Die Futterkasten können auch zur Beförderung einzelner Stücke Vieh, welche besonderer Schonung bedürfen und deshalb zweckmässig von den anderen Thieren zu trennen sind, benützt werden. Für eine derartige Benützung des Futterkastens (Trommel) wird, wenn mindestens für eine Etage die volle Fracht bezahlt wird, eine besondere Gebühr nicht berechnet.

9. **Zum Ausnahmetarife XXII, Gruppe 4:** Die Frachtsätze sub 4 finden nur Anwendung für Zuchtvieh (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtkälber, Zuchtschafe und Zuchtschweine), wenn den Bestimmungen des Tarifes, Theil I, sub C, IX, d entsprochen wird. In den bezüglichen Frachtdocumenten ist die Zahl des beizubringenden Attestes (Certificates) anzumerken.

10. **Zu den Ausnahmetarifen XXIII d und XXIV.** Die für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete bei Sendungen in ganzen Wagenladungen vorgesehenen Frachtsätze des **Ausnahmetarifes XXIII d**, dann die Frachtsätze des **Ausnahmetarifes XXIV** überhaupt finden im **Bahnverkehre** nur auf Grund solcher directer Frachtbriefe Anwendung, in denen eine ausserhalb Oesterreich-Ungarns gelegene Station als Bestimmungsstation erscheint. Bei Dispositionsänderungen, wonach die Sendung in Oesterreich-Ungarn zu verbleiben hat, ist die Richtigstellung der Frachtberechnung durch Anwendung der Sätze des Ausnahmetarifes XXIII c, bezw. der normalen Frachtsätze von der Versandtstation, welche die Dispositionsänderung entgegennimmt, zu veranlassen.

Die Frachtsätze des **Ausnahmetarifes XXIV** dürfen für Rückkartirungen und Umexpeditionen solcher Sendungen, welche von österr. Stationen herrühren und nach österr. Stationen bestimmt sind, nicht angewendet werden.

11. **Specielle Bestimmungen für Thierbegleiter,** und zwar für Begleiter von **Hornvieh** und **Zuchtvieh** (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtkälber, Zuchtschafe und Zuchtschweine).

Bei je drei zu einem Frachtbriefe gehörigen **Wagenladungen** von Horn- und Zuchtvieh wird ohne Unterschied, ob die Frachtberechnung auf Grund der Normalgewichte, der pro Stück und Kilometer festgesetzten Einheitsfrachtsätze oder des Ausnahmetarifes XXII erfolgt, ein Begleiter gebührenfrei befördert. Werden mit einem Frachtbriefe mehr als drei Wagen aufgeliefert, so geniesst für den einen oder die zwei über die Anzahl von drei, bezw. über das Mehrfache von drei verbleibenden Wagen gleichfalls ein Begleiter die Gebührenfreiheit. Besteht eine Sendung blos aus einem oder zwei Wagen Horn- oder Zuchtvieh, so ist die Mitfahrt eines Begleiters zum halben Fahrpreise III. Classe gestattet. Der Begleiter muss mit demselben Zuge reisen, mit welchem das betreffende Horn- oder Zuchtvieh transportirt wird. Für die **Rückfahrt** wird eine **Fahrbegünstigung nicht** eingeräumt.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung, falls die Frachtberechnung bei Ausnützung der Ladefähigkeit des verwendeten Wagens nach der Stückgut-Classe II erfolgt.

Zugestandener Frachtsatz in Kreuzern österr. Währung inclusive Manipulationsgebühr für die Frachtgut-Ausnahmetarife

Von — nach oder umgekehrt		XIX	XX	XXI			XXII					XXIII				XXIV				
				a	b	c	1	2 a	2 b	3	4	a	b	c	d	a	b	c	d	e
		pro 100 kg		pro Quadratmeter der Bodenfläche des für den Transport beigestellten Wagens							pro Wagen	pro 100 kg								
Eger, Franzensbad	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	33	25	355	229	203	265	204	300	182	2150	107	68	49	36	68	49	36	31	65
	Prag (Staatsbahnhof)	34	26	368	235	208	275	213	313	190	2250	112	71	51	37	71	51	37	32	68
Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Rakonitz	20	13	166	132	118	—	—	—	—	—	—	31	23	20	31	23	20	19	30
Prag (Staatsbahnhof)	Rakonitz	20	13	166	132	118	—	—	—	—	—	46	31	23	20	31	23	20	19	30

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2427	Buschtěhrader Eisenbahn		Güter in Wagenladungen als Frachtgut	Eger, Franzensbad, Rakonitz	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)									
				oder umgekehrt										

Bei Gütern in Wagenladungen, deren **Abwage auf der Gleisbrückenwage** erfolgt, beträgt das **Wägegeld 40 kr. ö. W. Noten für jeden Wagen.**

Bei Gütern in Wagenladungen, deren **Abwage auf der Strassenbrückenwage** erfolgt, beträgt das **Wägegeld** in maximo **einen Gulden** für jeden Eisenbahnwagen.

Diese Ermässigung gilt vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 und ist in den Stationen Eger, Franzensbad und Rakonitz auch im Verkehre mit Prag (Staatsbahnhof) anzuwenden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2428	Buschtěhrader Eisenbahn		Abfälle von Kartoffeln bei der Spiritus- und Stärkefabrikation	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. b) 66·5 67·5 69·0 d) 66·5 67·5 69·0	b) 61 d) 20	b) 5·5 6·5 8·0 d) 46·5 47·5 49·0	Im Kärtnerngswege	Gilt auch in umgekehrter Richtung	
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				— 55·0 56·0 56·0 58·0 58·0	55 19	— 36·0 1·0 37·0 3·0 39·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				74·8 74·8 63·3 63·3	61 20 58 19	13·8 54·8 5·3 44·3			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				91·0 91·0 90·5 90·5	79 26	12·0 65·0 11·5 64·5			
				Saaz	Eger Franzensbad				— 66·0 — 65·5	— 25	— 41·0 — 40·5			
2429			Bier (excl. Bier in Fässern); Blei der Pos. B-20 des Tarifes, Theil I; Bleiglätte; Bleiwaaren der Pos. B-26 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				a) 66·5 67·5 69·0	a) 61	a) 5·5 6·5 8·0			
				Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				56·0 58·0	55	1·0 3·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				74·8 63·3	61 58	13·8 5·3			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				91·0 90·5	79	12·0 11·5			
2430			Cement als Frachtgut	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	29 28	4·3 2·6			
2431			Chamotteziegel und Trottoirplatten aus Thonmasse als Frachtgut	Weleslawin	Prag (Smichow)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			10·5	9	1·5			
2432			Dünger und Strassenkehricht als Frachtgut	Prag (Bubna)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Ein- und Ausladen der Sendungen in die, resp. aus den Eisenbahnwagen hat parteiseits zu erfolgen			5·2 5·9 6·7 7·4 8·7	5·1 5·6 6·0 6·5 8·0	0·1 0·3 0·7 0·9 0·7			
				Prag (Sandthor)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht				4·8 5·2 5·9 6·7 8·1	4·5 5·0 5·5 6·0 7·5	0·3 0·2 0·4 0·7 0·6			
				Prag (Smichow)	Řepy				6·5	6·0	0·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2433	B u s c h t ě h r a d e r E i s e n b a h n		Emballagen der Pos. E-19 des Tarifes, Theil I (siehe auch die folgende Position)	Kralup	Kaaden Brunnersdorf	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. a) 48·8 c) 48·8	a) 46·9 c) 41·7	a) 1·9 c) 7·1	I m K a r t i r u n g s w e g e		
				Prag (Bubna)					49·5	46·9	41·7	2·6	7·8	
				Prag (Smichow)					50·9	46·9	41·7	4·0	9·2	
				Prag (Staatsbahnhof)					56·7	51·7	41·7	5·0	15·0	
				Kralup	Saaz transit (für Stationen der k.k.St.B. südlich von Saaz)				40·7 —	37·0 —		3·7 —			
				Prag (Bubna)					41·4 —	37·0 —		4·4 —		
				Prag (Smichow)					42·7 —	37·0 —		5·7 —		
				Kralup	Saaz transit (für Postelberg)				40·7 —	32·0 —		8·7 —		
				Prag (Bubna)					41·4 —	32·0 —		9·4 —		
				Prag (Smichow)					42·7 —	32·0 —		10·7 —		
2434	B u s c h t ě h r a d e r E i s e n b a h n		Emballagen, gebrauchte, der Pos. E-19 des Tarifes, Theil I, auch Brodgestelle, leer retour gehende Bier-, Mineralwasser- und Weinflaschen in Kisten, sowie leer retourgehende eiserne Flaschen (Cylinder) zur Füllung von flüssiger Kohlensäure, Holzhülsen zum Aufwickeln von Papier, sowie Holzkränze, Holzkreuze und Holzspulen zum Aufwickeln von Drahtseilen	Kralup	K o m o t a u				Verschieden	a) c)					
				Prag (Bubna)						38·2 33·0				
				Prag (Smichow)										
				Kralup	S a a z					38·2 30·0				
				Prag (Bubna)										
				Prag (Smichow)										
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau					43·0 33·0				
					Saaz					43·0 32·0				
				Rakonitz	Eger					60·0 39·0				
					Franzensbad									
				S a a z	Eger					— 38·0				
					Franzensbad									

Gilt auch in umgekehrter Richtung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Kreuzer ö. W.					
2435	Buschtěhrader Eisenbahn		Erdäpfel (Kartoffeln) der Pos. K-8 und K-9 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	33·3	29	4·3	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Saaz				30·6	28	2·6			
2436			Erde, gewöhnliche, auch Moorerde, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Kalkerde, Schlick und Infusorienerde, sämmtliche, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen. (Bei Verladung in gedeckten Wagen erfolgt Berechnung nach Classe C)	Kralup	Komotau				27·5	20	7·5			
				Prag (Bubna)					27·7		7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup	Saaz				24·7	19	5·7			
				Prag (Bubna)					25·0		6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	20	13·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Rakonitz	Eger				33·4	26	7·4			
					Franzensbad				33·3		7·3			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzensbad				27·3		2·3			
2437			Erde, und zwar: Thonerde der Classe C	Michelob	Kralup Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)				22·7 23·2 22·6 23·7	19·1 19·5 18·9 20·1	3·6 3·7 3·7 3·6			
				Priesen	Luźna Lischan				17·3	13·2	4·1			
				Michelob	Weleslawin				21·6	18·0	3·6			
				Prag (Smichow) transit					10·5	9·0	1·5			
2438			Fässer von Holz, neue, leere (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Klösterle	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			109·1 110·7 113·0	66·8	42·3 43·9 46·2		Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				102·8 104·3 106·7	47·0	55·8 57·3 59·7			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				84·6 86·2 89·3	43·0	41·6 43·2 46·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Klösterle				121·3	66·8	54·5			
					Komotau				114·9	47·0	67·9			
					Saaz				96·8	45·0	51·8			
				Rakonitz	Eger				141·5	60·0	81·5			
					Franzensbad				140·7		80·7			
				Saaz	Eger				102·0	58·0	44·0			
					Franzensbad				101·2		43·2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
2439			Führenzapfen der Pos. F - 25 des Tarifes. Theil I	Kralup		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf. längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 27·5		7·5	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Buhna)	Komotau				27·7	20	7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup					24·7		5·7			
				Prag (Buhna)	Saaz				25·0	19	6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	20	13·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Rakonitz	Eger				33·4	26	7·4			
					Franzenshad				33·3		7·3			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzensbad				27·3		2·3			
2440	Buschtěhrader Eisenbahn		Geschirre von Blei etc. der Pos. G - 11 des Tarifes. Theil I, als Frachtgut	Kralup		1. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief: ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			a) c)	a) c)		a) c)			
				Prag (Buhna)	Komotau				66·5 66·5		5·5 8·5			
				Prag (Smichow)					67·5 67·5	61 58	6·5 9·5			
				Kralup					69·0 69·0		8·0 11·0			
				Prag (Buhna)	Saaz				— 55·0		— 3·0			
				Prag (Smichow)					56·0 56·0	55 52	1·0 4·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				58·0 58·0		3·0 6·0			
					Saaz				74·8 74·8	61 58	13·8 16·8			
				Rakonitz	Eger				63·3 63·3	58 55	5·3 8·3			
					Franzenshad				91·0 91·0	79 75	12·0 16·0			
									90·5 90·5		11·5 15·5			
2441			Gyps der Position G - 32 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·3	29	4·3				
					Saaz				30·6	28	2·6			
2442			Hammerschlag der Pos. H - 2 des Tarifes, Theil I	Kralup					25·5		5·5			
				Prag (Bubna)	Komotau				25·7	20	5·7			
				Prag (Smichow)					26·1		6·1			
				Kralup					22·7		3·7			
				Prag (Bubna)	Saaz				23·0	19	4·0			
				Prag (Smichow)					23·5		4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				30·5	20	10·5			
					Saaz				27·8	19	8·8			
				Rakonitz	Eger				30·9	26	4·9			
					Franzensbad				30·8		4·8			
				Saaz	Eger				25·4	25	0·4			
					Franzensbad				25·3		0·3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2443	Buschtěhrader Eisenbahn		Heu und Stroh der Pos. 8 sub B, III, g, β, ferner Holz der Pos. H—20 des Tarifes, Theil I (excl. Schleifholz und excl. der daselbst angeführten, aber nicht von einer Grube bezogenen Grubenhölzer)	Prag (Staatsbahnhof)	Komotan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 33·3	29	4·3	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Saaz				30·6	28	2·6			
2444			Holz, und zwar: A) Langholz, auf zwei Wagen verladen; B) Rundholz, auf einem Wagen verladen			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, und zwar: ad A) zweier Wagen; ad B) des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen. 3. Die betreffenden Sendungen müssen für eine Grube bestimmt sein			A) B)	A) B)	A) B)			Ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen gelangen für Sendungen, welche über die bestehenden Schleppbahnen zu den Schächten gestellt werden, die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren zur Einhebung. *) Nur für Sendungen giltig, welche ab der Station Kladno auf Schleppbahnen weiter befördert werden; für Sendungen, welche in der Station Kladno ausgeladen werden, gelangt ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen ein Zuschlag von 1·6 kr. ö. W. per 100 kg zur Einhebung
				Kolleschowitz	Buschtěhrad				27·4 27·4	17·9 23·2	9·5 4·2			
				Krupa					17·0 17·0	10·0 14·5	7·0 2·5			
				Lana					10·5 10·5	6·0 8·5	4·5 2·0			
				Lužna Lischan					15·7 15·7	9·0 13·5	6·7 2·2			
				Milostin Konnowa					18·0 18·0	10·5 16·0	7·5 2·0			
				Nenstraschitz					12·3 12·3	7·0 10·5	5·3 1·8			
				Rakonitz					17·8 17·8	10·5 15·5	7·3 2·3			
				Renč					13·6 13·6	8·0 11·5	5·6 2·1			
				Kolleschowitz	Duby				26·9 26·9	17·7 22·7	9·2 4·2			
				Krupa					16·5 16·5	9·5 14·0	7·0 2·5			
				Lana					10·0 10·0	5·5 8·0	4·5 2·0			
				Lužna Lischan					15·2 15·2	9·0 13·0	6·2 2·2			
				Milostin Konnowa					17·8 17·8	10·5 15·5	7·3 2·3			
				Nenstraschitz					11·8 11·8	6·5 10·0	5·3 1·8			
				Rakonitz					17·4 17·4	10·5 15·0	6·9 2·4			
				Renč					13·1 13·1	7·5 11·0	5·6 2·1			
				Kolleschowitz	Kladno*)				24·3 24·3	16·4 20·5	7·9 3·8			
				Krupa					13·9 13·9	7·9 11·4	6·0 2·5			
				Lana					7·6 7·6	4·0 5·4	3·6 2·2			
				Lužna Lischan					12·8 12·8	7·4 10·4	5·4 2·4			
				Milostin Konnowa					15·4 15·4	8·9 12·4	6·5 3·0			
				Nenstraschitz					9·5 9·5	5·4 6·9	4·1 2·6			
				Rakonitz					15·2 15·2	8·9 12·4	6·3 2·8			
				Renč					10·8 10·8	6·0 8·4	4·8 2·4			
2445			Holz, und zwar Langholz, auf zwei Wagen verladen	Krupa	Lana	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht zweier Wagen. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen			10·5	7·9	2·6			
					Smečna Sternberg				12·3		4·4			
				Lužna Lischan	Smečna Sternberg				11·0	8·9	2·1			
				Milostin Konnowa	Lana				12·1	8·9	3·2			
					Smečna Sternberg				13·9		5·0			
				Rakonitz	Lana				11·8	8·9	2·9			
					Smečna Sternberg				13·6		4·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2446			Holzmehl, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl) der Pos. H—27 des Tarifes, Theil I	Kralup		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	27·5		7·5	Im Kartirungswege	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Komotau				27·7	20	7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup					24·7		5·7			
				Prag (Bubna)	Saaz				25·0	19	6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	20	13·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Rakonitz	Eger				33·4	26	7·4			
					Franzensbad				33·4		7·3			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzenshad				27·3		2·3			
2447			Hopfen als Frachtgut	Kolleschowitz	Saaz	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			52·7	45	7·7			
2448			Kalk der Pos. K—2 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·3	29	4·3			
					Saaz				30·6	28	2·6			
					Trnowan				30·1	28	2·1			

Buschtěhrader Eisenbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2449									Kreuzer ö. W.					
									a) b)	a) b)	a) b)			
					Annatbal Rothau				37·7 38·5	34·7 37·2	3·0 1·3			
					Bleistadt				37·1 38·0	34·7 35·9	2·4 2·1			
					Carlsbad				33·0 34·0	29·0 29·0	4·0 5·0			
					Chodau				34·3 35·3	29·0 29·0	5·3 6·3			
					Dassnitz				36·8 37·6	29·0 29·0	7·8 8·6			
					Davidstbal				35·9 36·9	34·6 34·6	1·3 2·3			
					Eger				38·8 —	29 0 —	9·8 —			
					Falkenau a. d. E.				35·8 36·7	29·0 29·0	6·8 7·7			
					Franzensbad				38·7 —	29·0 —	9·7 —			
					Hartenberg				36·7 37·5	34·6 34·6	2·1 2·9			
					Hauenstein									
					Warta				29·8 30·7	29·0 29·0	0·8 1·7			
					Klösterle				— 29·1	— 29·0	— 0·1			
					Königsberg									
					Maria Kulm				37·3 38·1	29 0 29·0	8·3 9·1			
					Michelob				22·4 —	20 4 —	2·0 —			
					Mostau Nebanitz				37·7 38·5	29 0 29·0	8·7 9·5			
					Neudau				32·1 33·	29·0 29·0	3·1 4·0			
					Neusattl				34·8 35·8	29·0 29·0	5·8 6·8			
					Ober-Graslitz				38·3 39·1	35·1 39·0	3·2 0·1			
					Prag (Bubna)				10·8 —	9·0 —	1·8 —			
					Pürstein				— 29·9	— 29·0	— 0·9			
					Saaz				24·3 —	22·6 —	1·7 —			
					Schlackenwertb				31·1 32·2	29·0 29·0	2·1 3·2			
					Tirschnitz				38·3 39·1	29·0 29·0	9·3 10·1			
					Trnowan				23·7 —	22·5 —	1·2 —			
					Unter-Graslitz				38·0 38·8	34·7 38·2	3·3 0·6			
					Welchau									
					Wickwitz				30·4 31·3	29·0 29·0	1·4 2·3			
					Zieditz				36·1 37·0	29·0 29·0	7·1 8·0			
			Kalk in Stücken (Mauerkalk)	a) Jinonitz b) Prag (Smichow)										
					Komotau				25·1	20·0	5·1			
					Michelob				20·9	19·0	1·9			
			Kalkstein	Jinonitz	Prag (Bubna)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	9·2	9·0	0·2	Im Kartirungswege		
					Saaz				22·4	19·0	3·4			
					Trnowan				21·9	19·0	2·9			
2450														
									a) b)	a) b)	a) b)			
				Kralup					66·5 48·5		5·5 1·5			
				Prag (Bubna)	Komotau				67·5 49·2	61·0 47·0	6·5 2·2			
				Prag (Smichow)					69·0 50·2		8·0 3·2			
				Kralup					67·0 48·8		6·0 1·8			
				Prag (Bubna)	Komotau transit (Dux-Bodenbacher E.B.)				68·0 49·5	61·0 47·0	7·0 2·5			
				Prag (Smichow)					69·5 50·5		8·5 3·5			
				Prag (Bubna)	Saaz				56·0	55·0	1·0			
				Prag (Smichow)					58·0		3·0			
					Komotau				74·8 56·4	61·0 47·0	13·8 9·4			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau transit (Dux-Bodenbacher E.B.)				75·3 56·7	61·0 47·0	14·3 9·7			
					Saaz				63·3 48·6	58·0 45·0	5·3 3·6			
					Eger				91·0 65·2	79·0 60·0	12·0 5·2			
				Rakonitz	Franzensbad				90·5 64·8	79·0 60·0	11·5 4·8			

Buschtěhrader Eisenbahn

Maschinen, landwirthschaftliche, zerlegt, sowie Ackergeräthe, zerlegt, aus der Pos. M-16 und Pflüge, gewöhnliche, der Pos. P-17 des Tarifes, Theil I, sämmtliche bis zu 7 m Länge, als Frachtgut

1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn.
2. Ad a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.
3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen

Gilt auch in umgekehrter Richtung

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2451			Melasse, ferner Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35 Percent polarisirend	Zakolan	Prag (Smichow) (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W.					Gilt auch in umgekehrter Richtung
2452	Buschtěhrader Eisenbahn		Mergel (Kalkmergel), auch gemahlen, Muschelkalkmehl (Kalksteinmehl, Muschelkalksteinmehl) zu Düngzwecken	Trnowan	Altkladno, Brandeisl, Buschtěhrad, Duby, Hostiwitz, Jenč, Jinonitz, Kladno, Kralup, Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Repy, Rusin, Unhoscht, Welesiawin, Wotwowitz, Zokolan	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen. 4. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	18			Im Kartirungswege		
					den übrigen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn (exclusive der Localbahn Krupa-Kolleschowitz und exclusive Prag [Staatsbahnhof])				Gegenwärtig giltige Frachtsätze des Specialtarifes 3					
2453			Mörtel der Pos. M—30 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Verschieden	33·3	29	4·3	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Saaz				30·6	28	2·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2454	B u s c h t ě h r a d e r E i s e n b a h n		Porzellan, unverpackt, als Frachtgut	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Kreuzer ö. W.	b) 77·8 78·9 80·7	b) 61	c) 47	b) 16·8 17·9 19·7	c) 30·8 31·9 33·7	I m K a r t i r u n g s w e g e	Gilt auch in umgekehrter Richtung	
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				64·2 65·4 67·7	55	43	9·2 10·4 12·7	21·2 22·4 24·7	
				Prag (Staatsbahnhof)	Klösterle Komotau Saaz				92·7 87·9 74·4	76·8 61·0 58·0	— 47·0 45·0	15·9 26·9 16·4	— 40·9 29·4	
				Rakonitz	Eger Franzensbad				106·7 106·1	79	60	27·7 27·1	46·7 46·1	
				Saaz	Eger Franzensbad				77·2 76·6	76	58	1·2 0·6	19·2 18·6	
2455			Reglegüter der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: Drucksorten, Schreib-, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, ferner Zugsausrüstungsgegenstände und Reservebestandtheile für Locomotiven und Tender	E g e r	Neusattl	1. Ad I) Aufgabe als Eilgut. Ad II) Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. Ad III) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen nach Stationen der Localbahnen Neusattl-Elbogen, bezw. Chodau-Neudek bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen. 3. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger fungiren. 4. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	I) 20·20 II) 9·60 III) 7·07			Verschieden				
					Chodau				I) 21·80 II) 10·40 III) 7·63					
2456			Sand der Pos. E—20 des Tarifes, Theil I	Hauenstein Warta	Pressnitz Reischdorf Weipert	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			20·8 25·0	19·1		1·7 5·9			
				Kaaden Brunnersdorf	Pressnitz Reischdorf Weipert				17·6 21·9	16·0		1·6 5·9		
				Komotau	Pressnitz Reischdorf Weipert				15·2 20·0	15·0		0·2 5·0		
				Priesen	Pressnitz Reischdorf Weipert				17·1 21·5	16·5		0·6 5·0		
				Welchau Wickwitz	Pressnitz Reischdorf Weipert				21·8 25·7	19·8		2·0 5·9		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2457	Buschtěhrader Eisenbahn		Scherben der Pos. 8—17 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif. Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	20 19	13·3 11·6			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				33·4 33·3	26	7·4 7·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			
2458			Schlacken und Sinteln, Walzenschlacken und Walzensinter, ferner Schwefelkiesabbrände	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	20 19	10·5 8·8			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				30·9 30·8	26	4·9 4·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				25·4 25·3	25	0·4 0·3			
2459			Schlackensasche der Pos. A—50 des Tarifes, Theil I	Kaaden Brunnersdorf	Weipert	1. Aufgabe als Frachtgut u. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			18·8	16·0	2·8			
				Komotau					17·1	15·0	2·1			
2460			Sperrige Güter (excl. Porzellan) laut Abschnitt B sub III, g, α des Tarifes, Theil I, als Frachtgut						b) c)	b) c)	b) c)			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			102·8 102·8 104·3 104·3 106·7 106·7	61 47	41·8 55·8 43·3 57·3 45·7 59·7			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				84·6 84·6 86·2 86·2 89·3 89·3	55 43	29·6 41·6 31·2 43·2 34·3 46·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				114·9 114·9 96·8 96·8	61 47 58 45	53·9 67·9 38·8 51·8			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				141·5 141·5 140·7 140·7	79 60	62·5 81·5 61·7 80·7			
				Saaz	Eger Franzensbad				102·0 102·0 101·2 101·2	76 58	26·0 44·0 25·2 43·2			

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	2461	2462	2463	2464
Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird genacht			
Name und im der	Spiritus, roh, als Frachtgut	Steine, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine	Steine der Tarifclassen B nnd C als Frachtgut	Steine der Pos. 8—58 des Tarifes, Theil I, (exclns. Qnarz der Pos. Q—1, ferner exclns. Schiefer und Spat der Pos. M—3, M—3 a und S—51 des Tarifes, Theil I)
für Artikel	Spiritus, roh, als Frachtgut	Steine, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine	Steine der Tarifclassen B nnd C als Frachtgut	Steine der Pos. 8—58 des Tarifes, Theil I, (exclns. Qnarz der Pos. Q—1, ferner exclns. Schiefer und Spat der Pos. M—3, M—3 a und S—51 des Tarifes, Theil I)
für die Transportstrecke (bezichungsweise Route) von	Krupa Lužna Lischan Neustraschitz Rakonitz Renč	Rakonitz Lužna Lischan	Smečna Sternberg	Kralup Prag (Bnbna) Prag (Smichow) Prag (Staatsbahnhof) Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow) Rakonitz Saaz
für die Transportstrecke (bezichungsweise Route) nach	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz	Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)	Komotau Saaz Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow) Saaz Komotau Saaz Egerer Franzensbad Egerer Franzensbad
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- nnd Abladen der betreffenden Sengnngen ist parteiseits zu besorgen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllnng der übrigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedocb bis Ende December 1897			
Bezeichnnng	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nacbträgen I bis V			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Kreuzer ö. W. 35·7 33·9 27·0 29·2 27·0 37·1 27·0 31·0	26·0 26·7 27·8	33·3 30·6	25·5 25·7 26·1 22·7 23·0 23·5 30·5 27·8 30·9 30·8 25·4 25·3
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	33·9 27·0 27·0 29·2 27·0 37·1 27·0 31·0	25·3 25·3	29 28	20 19 19 20 26 25
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1·8 6·9 2·2 10·1 4·0	0·7 1·4 2·5	4·3 2·6	5·5 5·7 6·1 3·7 4·0 4·5 10·5 8·8 4·9 4·8 0·4 0·3
Art der Durchführung	Im Kartirungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Die betreffenden Sendungen müssen an eine Spiritus-Raffinerie adressirt seln	Gilt auch in umgekehrter Richtung	Zum Zwecke der Abladnng wird die kostenfreie Benützung des Hebekrahnes in den Stationen Prag (Bubna) und Prag (Smichow) gestattet	Gilt auch in umgekehrter Richtnng

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer		2465	2466	2467	2468
Die Publication erfolgt					
von der Namen der	und im				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel		Strassenschotter	Tabak, ferner Tabakfabrikate (als Frachtgut)	Thon, auch Schiefertbon (Tbonschiefer), roh, aus Pos. T-12a des Tarifes, Tbeil I, wenn unverpackt nnd in offenen Wagen veriaden	Thonröbren als Frachtgut	Steinzengröbren als Frachtgnt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von	Tuhaň (Ladestelie bei der Station Dnby)	Schlackenwerth	Rakonitz	Weiesiawin	
	nach	Wotwowitz / Kralup	Eger transit (für Sendungen nach Plan)	Eger / Franzensbad	Prag (Smichow)	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen		1. Aufgabe als Fracbtgut nnd Fracbtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüiiung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahiung für mindestens 3000 Kiiogramm pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüiiung der übrigen, allgemein giltigen Tarif bestimmnngen	1. Aufgabe ais Frachtgut und Frachtzahiung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. 2. Erfüiiung der übrigen, ailgemein giitigen Tarif bestimmnngen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarif bestimmungen	
und gilt in der Zeit		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1897				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnnng	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		10·0 / 8·9	Verschieden	33·3 / 33·4	10·5	11·6
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		8·3 / 7·6	32·5	26	9·0	9·0
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		1·7 / 1·3	Verschieden	7·3 / 7·4	1·5	2·6
Art der Durchführung		Im Kartirungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss						
Besondere Bemerkungen		In den nebigen Frachtsätzen ist die Flügelbahngebühr für die Zustreifung von der Ladestelle Tuhaň nach der Station Duby bereits enthalten		Gilt anch in umgekehrter Richtung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2469	Buschtěhrader Eisenbahn		Torfmull und Torfstreu als Frachtgut	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	20 19	10·5 8·8			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				30·9 30·8	26	4·9 4·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				25·4 25·3	25	0·4 0·3			
				Sebastiansberg	allen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn [excl. der Localbahn Krupa-Kolleschowitz und excl. Prag (Staatsbahnhof)]	1. Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	Gegenwärtig giltige Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b	Verschieden			
2470			Twiste (Baumwollgarne), zwei- oder mehrdrähtige, als Frachtgut	Prag (Bubna)	Falkenau a. d. Eger Königsberg Maria Kulm Ober-Graslitz Unter-Graslitz	1. Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			103·5 110·5 115·5 114·0	73·7 78·2 81·4 80·4	29·8 32·3 34·1 33·6				
				Prag (Smichow)	Falkenau a. d. Eger Königsberg Maria Kulm Ober-Graslitz Unter-Graslitz				105·0 112·0 117·0 115·5	74·6 79·1 82·3 81·4	30·4 32·9 34·7 34·1			
2471			Wein (auch Most) der Pos. W - 10, bezw. M - 27 des Tarifes, Theil I [excl. Wein (auch Most) in Fässern]	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			66·5 67·5 69·0	61	5·5 6·5 8·0			Gilt auch in umgekehrter Richtung	
				Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				56·0 58·0	55	1·0 3·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				74·8 63·3	61 58	13·8 5·3			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				91·0 90·5	79	12·0 11·5			

2472

Buschtěhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
und im der Namen von der	3
Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	4
Prag (Staatsbahnhof)	5
Carlsbad, Eger (B.E.B.), Kladno. Komotau (B.E.B.), Saaz (B.E.B.)	6
Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	7
Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	8
Verschieden	9
Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosnischen und herzegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 unter II, b, 3, enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist	10
	11
Im Kartirungswege	12
	13
	14

Das Zugeständniss wird gemacht

für Artikel

für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von nach

bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit

Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung

Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr); Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Art der Durchführung

Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

1. **Abfertigung auf Gepäckschein,** d. i. ohne Beibringung eines (Eilgut-) Frachtbriefes.
2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa aufgeliefert werden.
3. Die bezüglichen Frachtstücke dürfen keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhaltes mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten, und es hat der Absender für alle Folgen, welche wegen der etwaigen Nichtbeachtung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben eintreten könnten, jederzeit aufzukommen.
4. Die entfallenden Transport- und Stempelgebühren sind stets sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt.
5. Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zulässig, und es wird für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässig für Eilgut festgesetzten Lieferfrist bahnseits keine Haftung übernommen.
6. Eine Avisirung der Sendungen findet nicht statt; der Adressat hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation vorzusorgen.
7. Die Bestätigung des Empfanges ist nachträglich im Aviso-Zustellungsbuche der Bestimmungsstation zu leisten

Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit den Schnellzügen, bezw. mit dem Expresszuge 29 (letzteres blos nach Carlsbad) erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt:

a) bei Beförderung mit den Schnellzügen, bezw. mit dem Expresszuge 29 (letzteres blos nach Carlsbad) . . . . . 30 kr. ö. W. per Sendung und

b) bei Beförderung mit Personenzügen . . . . . 20 kr. ö. W. per Sendung.

Ausserdem wird noch bei jeder Sendung die ärarische Gepäckschein-Stempelgebühr von je 5 kr. ö. W. (per Gepäckschein) eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2473	B u s c h t ě h r a d e r E i s e n b a h n		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel als Frachtgut (siehe auch die folgende Position)	Brandeisl	Prag (Bnbna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 14·9 14·2 15·7	12·6	2·3 1·6 3·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kaaden Brunnersdorf	Knpferberg Pressnitz Reischdorf Reitzenhain Schmiedeberg Sebastiansberg Sonnenberg Weipert				18·4 17·6 18·1 20·0 17·0 16·7 21·9	16·0 16·0 15·7 16·0 15·7 16·0 16·0	2·4 1·6 2·4 4·0 1·3 0·7 5·9			
				Kladno Station)	Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)				11·3 10·5 12 1	8·0 8·0 9·0	3·3 2·5 3·1			
				Komotau	Kupferberg Pressnitz Reischdorf Reitzenhain Schmiedeberg Sebastiansberg Weipert				16·2 15·2 15·7 17·9 13·9 20·0	15·0 15·0 13·7 15·0 13·7 15·0	1·2 0·2 2·0 2·9 0·2 5·0			
				Tschernowitz	Reitzenhain Schmiedeberg Weipert				14·4 17·1 19·1	13·7 15·0 15·0	0·7 2·1 4·1			
				Unboscbt	Prag (Bnbna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)				10·3 9·5 11·3	8·0 8·0 9·0	2·3 1·5 2·3			
2474			Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon); Pflasterziegel, wenn roh und ans gewöhnlichem Ziegelthon gebrannt, an der Oberfläche nicht glasirt und ohne Dessin (mit Ausnahme von „Klinkersteinen", diese siehe Pos. K—26 des Tarifes, Theil I), ferner Schlackenziegel	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Trnowan				24·2 24·5 24·9	19	5·2 5·5 5·9			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz Trnowan				33·3 30·6 30·1	20 19 19	13·3 11·6 11·1			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				33·4 33·3	26	7·4 7·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2475	Buschtěhrader Eisenbahn		Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Bleizucker, Candiszucker, Gerstenzucker und Canditen aller Art) als Frachtgut (siehe auch die folgende Position)	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen; ad d) Aufgabe mit direten Frachtbriefen nach einer ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes gelegenen Station in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	Kreuzer ö. W. b) 55 c) 40 d) 31	Verschieden	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz					50 37 29				
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz					55 52 40 38 31 30				
				Rakonitz	Eger Franzenshad					71 51 37				
				Saaz	Eger Franzenshad					— 49 36				
2476			Zucker, und zwar Raffinadezucker, als Frachtgut	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Annathal Rothau	1. ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	b) 81·0 c) 62·0	Verschieden			
					Bleistadt					78·5 59·5				
					Davidsthal					76·0 57·0				
					Hartenberg					76·0 57·0				
					Horatitz					55·0 40·0				
					Kaaden Brunnersdorf					62·0 49·0				
					Klingenthal					87·0 68·0				
					Klösterle					65·5 49·0				
					Krima Neudorf					72·5 60·5				
					Kupferberg					81·0 68·5				
					Micheloh					— 37·0				
					Milostin Kounowa					— 37·0				
					Ober-Graslitz					84·5 65·5				
					Pressnitz Reischdorf					78·5 66·5				
					Priesen					55·0 40·0				
					Reitzenhain					80·0 67·5				
					Satkau Teschnitz					— 37·0				
					Schmiedeberg					85·5 73·5				
					Sebastiansberg					76·5 64·0				
					Sonnenberg					75·5 63·0				
					Trnowan					50·0 37·0				
					Unter-Graslitz					83·0 64·0				
					Weipert					92·0 80·0				
2477	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh	Böhmisch Leipa	Theresienstadt	1. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. 2. Aufrechthaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz nach Ladefläche des Wagens	Oe. W. fl. 14·40 pro vierrädrigen Wagen mit höchstens 14 m² Ladefläche		Im Kartirungswege		
				via Bodenbach										

Fortlaufende Nummer	1	2478	2479
Die Publication erfolgt	2	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen der	3		
für Artikel	4	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 h des nachgenannten Tarifes als Frachtgut	Holz des Ausnahmetarifes IV als Frachtgut / Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Wolle und Wollahfälle der I. Stückgutclasse als Frachtgut
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Carlshad		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Adorf, Altenhurg, Auerhach (unt. Bhf.), Borna, Borsdorf, Crimmitschau, Falkenstein, Gaschwitz, Gera, Gera-Pforten, Gössnitz, Greiz (Bhf. und Haltest.), Groitzsch, Kieritzsch, Leipzig (Bayer., Dresdner, Berliner und Thüringer Bhf.), Lengenfeld, Lobstädt, Mehltheuer, Meuselwitz, Oelsnitz i. Erzgeh., Oelsnitz i. V., Plagwitz-Lindenau, Plauen i. V. (oberer und unterer Bhf.), Rehmsdorf, Reichenhach i. V., Remse, Reuth, Ronnehurg, Rositz, Schmölln i. S.-A., Schönberg i. S., Werdau, Zeitz, Zeulenroda, Zwickan	Eger Franzensbad / Eger Franzensbad	Franzensbad transit / Klingenthal transit / oder umgekehrt: Chodan transit (für Neudek)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Ahfertigung im directen Verkehre	Ahfertigung im Localverkehre	
		Einhaltung der in den hezüglichen Tarifen enthaltenen einschlägigen Tarifhestimmnngen		1. Diese Sendnngen müssen von helgischen oder niederländischen oder solchen sächsischen oder norddeutschen Stationen kommen, hezw. nach solchen gehen, für welche die Franzenshader oder Klingenthaler Route kürzer ist als der Weg über Komotau. 2. Auf den hezüglichen Original-Frachthriefen ist stets vorznschreihen: „In Franzenshad (bezw. „in Klingenthal") umzukartiren." 3. Erfüllnng der übrigen einschlägigen Tarifhestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 his auf Weiteres, längstens jedoch his 31. December 1897		Vom 1. Jänner 1897 his auf Weiteres, längstens aher his Ende Decemher 1897
Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Tarif für den Sächsisch-Oesterreichischen Eisenhahnverhand, Theil II, Heft 3 und 4, vom 1. Juni 1892	Localgütertarif, Theil I und II, nehst Nachträgen	Localgütertarif sammt Nachträgen
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9	Verschieden	16·7 / 16·8 / 17·2 / 17·4 Kreuzer ö. W.	28·8 / 28·2 Kreuzer ö. W.
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10	Verschieden	11·8 / 11·8 / 11·8 / 11·8 Kreuzer ö. W.	19·9 / 19·9 Kreuzer ö. W.
per 100 kg: Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11	Mark 0·04	4·9 / 5·0 / 5·4 / 5·6 Kreuzer ö. W.	8·9 / 8·3 Kreuzer ö. W.
Art der Dnrchführung	12	Rückvergütnng		Rückvergütung an den a) Empfänger hei Sendungen nach Nendek h) Versender „ „ von „
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpnnktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Bahnämtlich heglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen his spätestens Ende Jänner 1898		Ad a) Original-Frachtbriefe, ad h) bahnämtlich heglanbigte Dnplicat-Frachtbriefe, vorznlegen his spätestens Ende Jänner 1898 Die Frachtdocnmente werden nicht rückgestellt
Besondere Bemerkungen	14	Bei Nichteinhaltnng auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht gewährt		Bei Nichteinhaltnng auch nnr einer der nehenstehenden Bedingungen erlischt jeder Ansprnch anf Frachtrückvergütnng

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2480	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel	I.		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W.			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens 31. Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Kralup (B.E.B.)	Altkladno					I.				
				Zakolan					9·0	8·0	1·0			
				Brandeisl					7·1	6·1	1·0			
			Roher Thon der Tarifclasse C	II.					5·6	4·6	1·0			
				Komotau (B.E.B.)	Station Kladno					II.				
									24·2	20·7 (excl. der Einfahrtsgebühr in Kladno)	3·5			
2481	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle als Frachtgut	Dassnitz	a) Bruck a. d. Leitha transit, b) Marchegg transit	1. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine jenseits Bruck a. L. oder Marchegg gelegene ungarische Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	kr. ö. W.			Im Kartirungswege		
									Bestehen keine directen Frachtsätze	a)	b)			
				Neusattl						71·2	71·2			
				Zieditz						75·2	75·2			
			Braunkohle in vollen Wagenladungen als Frachtgut	Dassnitz	Budapest-józsefváros, „ -dunaparti teherpályaudvar, „ -Ferenczváros, *) „ -Lipótváros, „ -nyugoti pályaudvar	1. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. *) Die Frachtsätze für die für die Abgabe von Kohlensendungen nicht eingerichtete Station Budapest-Ferenczváros haben nur für Sendungen der nächst dieser Station etablirten und mit derselben in directer Schienenverbindung stehenden Gasanstalt Giltigkeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897		kr. ö. W.							
										103·2				
				Zieditz						104·5				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2482	Buschtěhrader Eisenbahn	Bethelligten Verwaltungen	Gewöhnliche Eilgüter	Reichenberg (Sächs. St.B. u. S.N.D.V.B.)	Brüx (A.T.E.)	Bei Aufgabe in jeder Menge	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 5, vom 1. Juni 1892, sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W. 273	250	23	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt	Teplitz (A.T.E.)				246	220	26			
2483	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rohelsen	Königshof Geleiseanlage	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Es besteht kein directer Frachtsatz	25·1 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		In der der Böhmischen Montangesellschaft gehörigen Geleiseanlage Königshof nächst der lediglich für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichteten Haltestelle Königshof können nur Frachtgüter von der genannten Gesellschaft aufgegeben, bezw. bezogen werden
				via Smichow-Hostiwitz										
2484	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle	Für in Prag (Smichow) B.E.B. über die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn anlangende und innerhalb 15 Minuten nach Ankunft des Zuges mit neuen vollständig ausgestatteten und die Wagennummer enthaltenden Frachtbriefen nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Prager Verbindungsbahn als Frachtgut weiter aufgegebene Kohlensendungen wird, sofern bei der Neuaufgabe in Prag (Smichow) kein Antrag auf bahnämtliche Verwiegung gestellt wird, die zur Einhebung gelangende Manipulationsgebühr von 4 Kreuzer ö. W. per 100 kg vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897 unter der Bedinguug rückerstattet, dass die Manipulationsgebühr bei der Aufgabe baar bezahlt wird. Derartige mit dem Nachtzuge 270/a in Prag (Smichow) B.E.B. anlangende Kohlensendungen sind unmittelbar nach Eintreffen in der Station Prag (Smichow) bekanntzugeben; die Uebergabe der Frachtbriefe und die Bezahlung der Manipulationsgebühr hat jedoch spätestens 8 Uhr Morgens am folgenden Tage zu erfolgen. Die Rückvergütung der bezahlten Manipulationsgebühr erfolgt gegen spätestens in dem auf die Expedition folgenden Monate an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Partei als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag (Smichow) B.E.B. und der auf dieselbe Partei als Versenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Prag (Smichow) B.E.B. In den Duplicat-Frachtbriefen muss die Weiteraufgabe innerhalb der vorangeführten Frist und die gleichzeitig erfolgte Bezahlung der Manipulationsgebühr bahnämtlich bestätigt sein. Die eingesendeten Frachtdocumente werden nicht rückgestellt. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.												
2485	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle	Für in der Station Prag (Smichow) B.E.B. auf den dort gemietheten Kohlen-Depotplätzen in leer beigestellte oder auf diesen Depotplätzen entladene Wagen nachweislich auf Kosten der Partei verladene und als Frachtgut nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Prager Verbindungsbahn aufgegebene Kohlensendungen wird vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897 von der Manipulationsgebühr von 4 kr. ö. W. per 100 kg 1 kr. ö. W. per 100 kg gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen die parteiseits erfolgte Verladung bahnämtlich bestätigt sein muss, rückvergütet. Falls die Verladung dieser Sendungen in auf den gemietheten Depotplätzen entladene Wagen bewirkt wird, ist behufs Nachweisung des Umstandes, dass die zur Aufgabe gelangte Sendung zu einer anderen Gattung als die in den betreffenden Wagen in Prag (Smichow) B.E.B. angelangte Kohle gehört, auch der Original-Frachtbrief, mit welchem der Wagen in Prag (Smichow) angelangt ist, beizubringen. Die Frachtdocumente sind spätestens innerhalb eines Monats nach erfolgter Expedition an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen; dieselben werden nicht rückgestellt. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2486	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Eger (B.E.B.) oder Franzensbad (B.E.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Kreuzer ö. W.			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende Februar 1898 vorzulegen sind. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Aussig (A.T.E.)				65·0	51·0	14·0			
					Brüx (A.T.E.)				51·5	42·5	9·0			
					Dux				52·0	43·0	9·0			
					Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				66·0	52·0	14·0			
				Aussig (A.T.E.)	Carlsbad				61·5	51·0	10·5			
					Chodau				66·5	51·0	15·5			
					Falkenau a. d. Eger				72·5	51·0	21·5			
					Neusattl				69·0	51·0	18·0			
				Brüx (A.T.E.)	Carlsbad				46·0	42·5	3·5			
					Chodau				51·0	42·5	8·5			
					Falkenau a. d. Eger				57·0	42·5	14·5			
					Neusattl				53·5	42·5	11·0			
				Dux	Carlsbad				51·5	43·0	8·5			
					Chodau				56·5	43·0	13·5			
					Falkenau a. d. Eger				62·5	43·0	19·5			
					Neusattl				59·0	43·0	16·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Carlsbad				62·5	52·0	10·5			
					Chodau				69·5	52·0	17·5			
					Falkenau a. d. Eger				66·0	52·0	14·0			
					Neusattl				72·0	52·0	20·0			
				via Komotau										
2487	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Olennnaphta (mineralisches Schmieröl) in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-)Wagen	Granica transito (für Sendungen von allen russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Zdolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch [diese Linie selbst, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Kruty—Tschernigow, Konotop—Pirogowka, Woroshba—Seredinaja und Koronewo—Rylsk ausgenommen])	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, bezw. bis zur erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895	Heller	257	95	162	Im Kartirungswege		
					Floridsdorf					254	94	160			

Fortlaufende Nummer	1	2488	2489
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Frachtgüter aller Art in jeder Menge (mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahmetarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Colli mehr als 80 q beträgt)	Papierabfälle / Holzpapierstoff in Form von Pappendeckel, ungeleimt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Ustron	Wien Nordbahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinaus gelegenen Stationen	Wigstadtl / Szczakowa transito (für Russland) / Granica transito (für Russland)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen / Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden / 45·6 / 45·9 kr.
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	82·0 / 42·4 / 42·4 kr.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	2·9 kr.	Verschieden / 3·2 / 3·5 kr.
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Für die Güter ab Ustron auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, und für die Güter nach Ustron auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	14	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird nicht vergütet, wenn nicht sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken, als auch der Localbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der nebenbezeichneten Localtarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt	

2450

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1						
Die Publication erfolgt	2						
von der Namen der	3						
und im							
für Artikel	4	5. Pumpen, eiserne, sowie dazu gehörige Armaturen, insoweit dieselben nach den Classen II—A—A tarifirt werden	4. Chamotteziegel, dann Chamottewaaren, insoweit dieselben nach den Classen II—A—C tarifirt werden	3. Maschinen, Bronzewaaren für elektrische Beleuchtung, Leitungen, Transmissionen, eiserne Hohlwaaren als sperriges Gut, ferner Apparate und Armaturen, insoweit dieselben nach Classe I und II tarifirt werden	2. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, dann Pumpen, eiserne, und Dampfkessel, sowie dazu gehörige Armaturen	1. Dampfkessel und Pumpen, eiserne, sowie dazu gehörige Armaturen	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien Nordbahnhof	Szczakowa Hruschau Olmütz	Olmütz M.-Ostrau Wien Nordbahnhof Brünn Nordbahnhof	Teschen K.F.N.B. transit (für Sendungen von Ozd, Zolyom und Diósgyör) Brünn Nordbahnhof	Olmütz	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach				Dzieditz			
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Aufgabe in beliebigen Mengen;	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen;	Aufgabe in beliebigen Mengen;	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen;		
und gilt in der Zeit	7	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Dzieditz bestimmt sein					
		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1897					
Bezeichnung	8	Localtarif vom 1. Jänner 1897					
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht							
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	a) 107·2 kr. b) 160·6 kr.	11·2 10·5 24·3 kr.	Verschieden	18·8 61·6 kr.	47·4 kr.	
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 85·0 kr. b) 111·9 kr.	8·3 7·7 21·9 kr.	58·8 23·8 111·9 81·2 kr.	13·8 60·8 kr.	43·2 kr.	
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	a) 22·2 kr. b) 48·7 kr.	2·9 2·8 24 kr.	Verschieden	5·0 0·8 kr.	4·2 kr.	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege					
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Dzieditz als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in Dzieditz verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt					
Besondere Bemerkungen	14						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2491	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Bruchsteine und gebrannten Kalk	Bielitz Lodygowice Chrzanow (Frachtenstation) Krzeszowice Saybusch-Zablocie Gollesebau	Dzieditz	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Dzieditz bestimmt sein Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	kr. 2·9 6·2 8·5 10·9 7·0 8·2	kr. 2·0 3·4 5·5 8·1 4·2 5·3	kr. 0·9 2·8 3·0 2·8 2·8 2·9	Im Rückvergütungswege	Auf das banführende industrielle Etablissement in Dzieditz als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in Dzieditz verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
			2. Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	M.-Ostrau Bielitz Teschen K.F.N.B. Krasna Krzeszowice Saybusch-Zablocie					10·8 2·9 9·9 19·8 10·9 7·0	7·9 2·0 7·0 17·0 8·1 4·2	2·9 0·9 2·9 2·8 2·8 2·8			
			3. Sand	Oswięcim Kenty Lodygowice Saybusch-Zablocie					5·5 7·3 6·2 7·0	2·9 5·9 3·4 4·2	2·6 1·4 2·8 2·8			
			4. Cement	Szczakowa					11·2	8·3	2·9			
			5. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6 u. E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Teschen K.F.N.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Trzynietz) Olmütz Friedek - Mistek transito (für Sendungen von Lipina - Karlshütte) M.-Ostrau					18·8 47·4 25·5 20·6	13·8 43·2 20·6 15·6	5·0 4·2 4·9 5·0			
			6. Holzmaterialе, Gerüstmaterialе und Bauгeräthe der Pos. B-3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bielitz Krakau Oswięcim Saybusch-Zablocie Oderberg Teschen K.F.N.B.					Verschieden	4·9 22·4 5·7 8·4 13·3 13·8	Verschieden				
2492	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Lebende Fische, Fischbrut und Fischeier als Eilgut	Im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn- und Localbahnstrecken)		Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 werden Sendungen der nebenbezeichneten Art bei Aufgabe in jedem Gewichte als **Eilgut** auf den nebenbezeichneten Strecken zu den **Frachtsätzen der Normalclasse I** befördert, sofern die folgenden Bedingungen eingehalten erscheinen: 1. Die Fische müssen in geaichten oder aichamtlich gestempelten Gefässen verladen sein. Für jedes angefangene Liter des durch den Aichstempel nachgewiesenen Raumgehaltes des Gefässes wird der Frachtberechnung 1 kg zugrunde gelegt, gleichviel, ob das Gefäss vollständig gefüllt ist oder nicht. 2. Der Raumgehalt der einzelnen Kübel oder Fässer darf nicht mehr als 150 l betragen; die Fassböden müssen mit anlegbaren Handhaben versehen sein. 3. Die Kübel oder Fässer müssen behufs thunlichster Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, durch Schloss oder Plombe gegen unbefugtes Oeffnen gesicherten Verschluss besitzen. Letzterer ist entweder durch einen durchlochten Deckel oder durch einen in das Füllloch eingesetzten und im mittleren Theile mit einem durchlochten Deckel versehenen Trichter herzustellen. Die im Vorstehenden bezeichnete Art der Gebührenberechnung findet im Kartirungswege Anwendung. Sendungen der nebenbezeichneten Art, welche den vorangeführten besonderen Bedingungen nicht entsprechen, werden im Sinne der hezüglichen Bestimmuugeu im gemeinsamen Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1893 nach dem factischen Gewichte für ermässigtes Eilgut abgefertigt.											

Fortlaufende Nummer	2493	2494				2495	
1	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft				Oesterr.ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
2	Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft				Betheiligten Verwaltungen	
3	und im Namen der						
4	für Artikel	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Eilgüter, gewöhnliche			Drainröhren	
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	G a y a	Reichenberg loco			Frättingsdorf	
5	nach	Wien Nordbahn-Donauuferhabnhof transito	Prag (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)	Olmütz (St.E.G.)	Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Jägerndorf	Jenbach via Wien Donauqnaihahnhof—Tulln—St. Pölten
5		Wien Nord- oder Staatshahnhof	oder vice versa				Münchendorf
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nnd Anfrechtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**50 Tonnen.** Aufgabe in heliebigen Mengen			Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Aufrechthaltuug der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	
7		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende Decemher 1897			Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordhahn vom 1. Jänner 1897 und Localtarif der Oesterr.-Ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	Local-, bezw. Oesterr. Eisenhahn-Verbandstarife			Localtarife	
8		Oesterr. Eisenhahnverhand, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894					
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	606·3	299·0	kr.	Bestehen keine directen Frachtsätze
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	41 kr.	400	370	206	kr.	33 kr.
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5 kr.		236·3	93·0	kr.	97 kr.
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege			Im Kartirungswege	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche dieLiquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpnnktes, his zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf den Reclamanten als Absender, bezw. Empfänger lantende Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Fracbthriefe, welche keinen Rückvergütnngsstempel von Selten der betheiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, vorzulegen längstens his Ende Fehrnar 1898				
14	Besondere Bemerkungen					Das Anfladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zn veranlassen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2495	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Wien Oe.N.W.B.	Stationen der: Oe.N-W.B., resp. S.N.V.B.	Auflieferung eines Minimalquantums von 650 Tonnen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Verbandstarife	Kreuzer			Im Kartirungswege		Für das bahnämtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wägegeld nicht erhoben.
					Anssig				761	374	387			
					Caslau				533	252	281			
					Chrudim				547	267	280			
					Deutschbrod				426	204	222			
					Iglau				374	180	194			
					Kolin				570	290	280			
					Leitmeritz				718	339	379			
					Nenbidschow				615	308	307			
					Pardubitz				547	306	241			
					Sedletz-Kuttenberg				551	266	285			
					Skutsch				535	250	285			
					Startsch-Trebitsch				307	147	160			
				Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	St.E.G. Aussig				761	374	387			
					Kolin				570	290	280			
					Pardubie				547	306	241			
				Wien Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Trebitsch St.E.G.				312	152	160			
					Znaim Oe.N.W.B. oder St.E.G.				210	128	82			
				Wien K.F.N.B, K.F.J.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Teplitz A.T.E.				790	374	416			
					B.N.B. Böhm.-Kamnitz				821	399	422			
					B.-Leipa				755	364	391			
					Haida				776	376	400			
					Jungbunzlau B.N.B.*) oder Oe.N.W.B.				636	300	336			
					B.N.B. Münchengrätz				680	324	356			
					Nixdorf				870	435	435			
					Ranmburg				839	412	427			
					Schluckenau				854	423	431			
					Schönan				854	432	422			
					Schönlinde				823	406	417			
					Warnsdorf				839	412	427			
					Zwickau i. B.				814	393	421			
				Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B. Arnau				700	345	355			
					Jičin				662	335	327			
					Josefstadt-Jaroměř				595	300	295			
					Königgrätz				555	282	273			
					Königinhof				623	314	309			
					Reichenberg				782	360	422			
					Trautenau				666	332	334			
				Brünn St.E.G.	Reichenberg S.N.D.V.B.				614	300	314			
				oder vice versa										

*) Die Frachtsätze für Jungbunzlau B.N.B. gelten nur im Verkehre mit Wien K.F.J.B. und die für Jungbunzlau Oe.N.W.B. nur im Verkehre mit Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G. oder vice versa

Jede contrahirende Firma hat zur Sicherstellung **eine Caution von fl. 7000** (siebentausend Gulden) in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, welche zurückerstattet wird, wenn der Nachweis erbracht ist, dass bis Ende December 1897 **650 Tonnen** Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden sind; im entgegengesetzten Falle wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den bewilligten und officiellen Frachtsätzen für das wirklich verfrachtete Quantum benützt.

Mit diesem Zugeständnisse ist ferner die Bewilligung verbunden, die Eilgüter in Wien Oe.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr Abends zur Aufgabe zu bringen.

Der Nachweis, dass das Minimalquantum Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden ist, hat durch Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe zu erfolgen, und sind diese Documente längstens bis 1. Februar 1898 einzusenden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2496	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	a) Thon der Pos. T.-12a der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893 b) Feuerfeste Ziegel	Blansko	Graz Kindberg Leoben S.B. Prevali	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, vom 1. Mai 1896 für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	Verschieden	Kreuzer a) 73 / 63 / 52 / 87	Kreuzer b) 73 / 63 / 68·5 / 87	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Lettovic	Graz Kindberg Leoben S.B. Prevali					79 / 69 / 55 / 93	79 / 69 / 74·5 / 93			
				via Gr.-Neusiedl										
2497	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Auf eigenen Rädern laufende, dreiachsige Gepäckswagen	Smichow transit	Granica transit	Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht der hezüglichen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Oesterr.-Ungar.-Russ. Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	187 Heller		Im Kartirungswege		
2498	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Marmorschotter in Säcken	Hohenelbe	Laube, Tetschen/Bodenbach-Ladungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 52 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Ländungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						47 *)				
				Dresden-Elbkai						74				
2499	Oesterr. Nordwestbahn		Eisenbahnschwellen der Classe C	Mähr.-Budwitz	Aussig Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.		Kreuzer 45·6	38·5	7·1	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1898	Auf den Frachtbriefen muss die Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Adressatin erscheinen. Die Frachtbegünstigung gilt nur für Schwellentransporte, welche für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sind
				Chrast						38·9	29·8	9·1		
				Iglau						39·6	30·7	8·9		

Fortlaufende Nummer	2500	2501	2502	2503
Die Publication erfolgt	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Güter aller Art, exclusive Kohle und Coaks	Brannkoble	Schiefer	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Fahrbetriebsmittel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Rossitz	Bruch	Genf transit	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Pardubitz (S.N.D.V.B.) transit	Leoben S.B. transit	Nussdorf, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Lnžan, Hliboka, Hadikfalva, Nepolokontz, Suczawa, Czerepkoutz und Sniatyn
und umgekehrt oder umgekehrt				
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut; Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief von Culoz und weiter oder Bourg und weiter berstammen oder dahin bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Lužan-Zaleszczyki, Hliboka-Seretb, Radautz-Straza (Brodina), Nepolokoutz-Wiznitz und Itzkany-Suczawa bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bannnternebmung der Bnkowinaer Landeshabuen als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, jedocb längstens bis Ende December 1897	Vom 20. December bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. August 1883	Localtarif	Localtarife	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	66 kr.		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·8 kr.	61 kr.	28·80 Francs Gold für 1000 kg	0·08 kr. pro 100 kg und 1 km
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	5 kr.		Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei in Rossitz zur Aufgabe gebrachten Sendungen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, bezw. der Aufgabs-Recepisse; bei in Rossitz anlangenden Sendungen Vorlage der Original-Frachtbriefe			Gegen bis längstens Ende Februar 1898, an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternebmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden
Besondere Bemerkungen	Diese Frachtermässigung findet nur auf solche Transporte Anwendung, welche frachtbriefmässig für die mit der S.N.D.V.B. in Geleiseverbindung stehenden Zuckerraffinerien in Rossitz bestimmt sind, bezw. von derselben zur Absendung gelangen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2504	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, Thon, gebrannt, feuerfeste Backsteine, feuerfester Mörtel	Z l i v	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1	Derzeit bestehen keine directen Frachtsätze	In Heller		Im Kartirungswege		
					Brody (Bbf.) trs.					137				
					Podwołoczyska (Bbf.) transit					233				
					Nowosielitza (Bhf.) transit					254				
										277				
2505	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, dann Schwefelsäureabfallwasser in Cisternen- (Reservoir-) Wagen oder in Körben verwahrten Glasballons. b) Petroleumnaphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	D z i e d i t z	Lindau	Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. 25 für Petroleum etc. im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Theil I, giltig vom 1. März 1896	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif-Theil I, bezw. Theil II, Heft 2, vom 1. März 1896	Im Ausnahmetarif Nr. 25 für Petroleum etc. bestehen in nebenbezeichneten Stationsverbindungen keine Frachtsätze	Krenzer ö. W. a) 106	b) 116·6	Im Kartirungswege		Für nach Dzieditz bestimmte leere, gebrauchte Petroleumfässer finden die Frachtsätze unter a) für Petroleum etc. nach Massgabe der bezüglichen Bestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. 25, enthalten im Theil I (Seite 65—66) des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verbandstarifes, giltig vom 1. März 1896, Anwendung
					Bludenz					101	111·1			
					Bregenz					106	116·6			
					Buchs					105	115·5			
					Dornbirn					105	115·5			
					Feldkirch					103	113·3			
2506	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Szombathely (Steinmanger), Station der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. ungar. Staatseisnbahnen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Rinde, Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Altensteig	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Besteben keine directen Frachtsätze	In Mark ad a) 2·07	ad b) 2·17	Im Kartirungswege			
					Bachnang				1·85	1·96				
					Esslingen				1·80	1·90				
					Geisslingen				1·70	1·80				
					Göppingen				1·74	1·84				
					Metzingen				1·84	1·94				
					Rentlingen				1·86	1·96				
					Schorndorf				1·78	1·88				
					Stuttgart				1·83	1·93				
					Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2507	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, Reiskleie, Reisstaub, Reishülsen, Reismehl	Triest-Südbahn-Freihafen S.B. und Fiume	Jablunkau	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 187 kr. ö. W. b) 154 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
2508	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Dzieditz	Triest-Südbahn, -Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	191 kr. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
2509	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China oder Japan via Suezcanal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	198 kr. ö. W. incl. Mgb.	148	50 kr. ö. W.	Im Kartirungs- oder Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-ungar.-Ostindischen Verkehr			
				Dzieditz				Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	144·5 kr. ö. W. incl. Mgb.				
2510	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Schwefelkies	Triest S.B. und Freihafen S.B., sowie Fiume	Saybusch-Zabłocie	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3. Die Sendungen müssen von Spanien proveniren	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Sätze bestehen nicht	Heller 182		Im Kartirungswege		
					Petrowitz					199 bezw. inclus. ung. Steuer				
2511	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl, und schwere Benzin-Rückstände in Reservoirwagen	Oderberg	Triest Südbahn	Bei Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. 162	94	68	Im Kartirungswege		
					Fiume				162	94	68			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
2512	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Boryslaw Drohobycz Iwonicz Jasło Zagórz	Triest und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. incl. Mgh. und ungar. Transportsteuer 255 252 241 248 232	146·2 146·2 133·2 130·2 137·2	108·8 105·8 107·8 117·8 94·8	Im Kartirungswege		
					Gorlice Jedlicze Krechowice Krosno Olszanica Skołyszyn Zagórzany			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	129·2 132·2 154·2 133·2 139·2 129·2 129·2				
2513	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohpetroleum	Triest-Südbahn	Oderberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. incl. Mgh. und ungar. Transportsteuer 162	94	68	Im Kartirungswege		
				Fiume					162	94	68			
2514	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	M a l z	Marchegg St.E.G.	Peri transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 } Kilogramm pro verwendeten Wagen b) 10.000 } und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Besteben keine directen Sätze	a) 47·74 b) 33·01	Variabel	Kartirung		
					Pontebba transit					a) 36·74 b) 31·78				
2515	Südbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Leobersdorf	Bükk	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	49	34	15	Im Kartirungswege		
					Nagy-Czenk				42	27	15			
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2516	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Getreide, als: Buchweizen, Fennich, (Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Peri transit	Kufstein transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen seewärts in Venedig einlangen und in Venedig Marittima oder S. Lucia auf Grund der Bestimmungen des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 nach Rosenheim und darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Tarif für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. August 1888, bezw. Ausnahmetarif Nr. 10 desselben	Verschieden	Verschieden	Francs 2·53 pro Tonne 1000 kg	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2517	Südbahn-Gesellschaft		Coaks	Triest und Fiume	Leobersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	166	138	28			
				Triest	Budapest S.B.			Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband	157	138	19			
									Heller bezw. incl. ungar. Steuer					
2518	Oesterr. Nordwestbahn		L a n g h o l z	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, und zwar der Strecken Kolin—Znaim, Pardubitz—Deutschbrod und Königgrätz—Mittelwalde, ferner von den Stationen Kolin loco (Oe.N.W.B. und St.E.G.) und Pardubitz loco (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	4 Pfennig für 100 kg von der Schleppbahn Gebühr, insoweit dieselbe tarifmässig mit 10 Pfennig für 100 kg zur Einhebung gelangt		Im Kartirungswege			
	Stationen der Böhmischen Nordbahn exclusive Prag und Vysočan			Laube und Tetschen/Bodenbach Landungsplatz								Im Kartirungswege		

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rne St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 8. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen. Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export. Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.

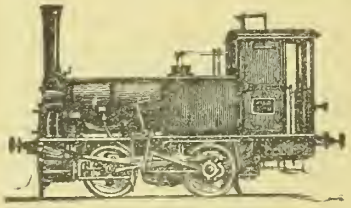
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.



Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

(515)

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

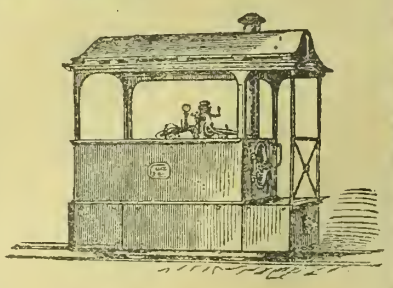
LOCOMOBILEN

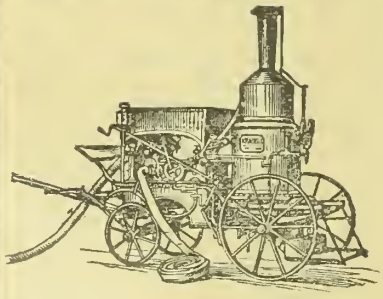
von 2—12 Pferdekraft.

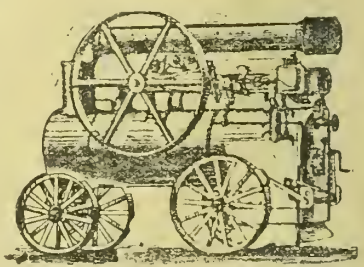
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.







Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I., Pestalozzigasse Nr. 6.

Druck von Otto Maass' Sohne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 146. Wien, 19. December 1896. **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Stand der Eisenbahnbauten mit Schluss des I. Semesters 1896. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt, — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. December 1896, Z. 15.906/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 4. December 1896 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die am 17. v. Mts. eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Komárom-Dunaszerdahely in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichniss der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

d[3] die Localbahn Komárom-Dunaszerdahely.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. December 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 15. December 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der projectirten normalspurigen Localbahn Linz (Umschlagplatz)-Eferding über Prambachkirchen und Weizenkirchen nach Peuerbach.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Emil Pogorelec in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der projectirten normalspurigen Localbahn Linz (Umschlagplatz)-Eferding über Prambachkirchen und Weizenkirchen nach Peuerbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 2. November 1896. Z. 12.618/I.

Stand der Eisenbahnbauten mit Schluss des I. Semesters 1896.

Mit Ende des Jahres 1895 verblieben an Bahnen und zweiten Geleisen Strecken in der Gesammtlänge von 565 km im Baue.

Im I. Semester 1896 kamen nachstehende Bahnlinien und Strecken hinzu:

A. Staatsbahnen:

1. die Erweiterung der Station Tarnopol sammt dem Parallelgeleise von dieser Station bis zur Abzweigung der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) von der Linie Lemberg—Podwołoczyska . . . . . 2 km

B. Theile der Wiener Stadtbahn:

2. die Lose 2 a, 2 c der Gürtellinie und das Los XXII der Wienthallinie, zusammen lang 2·38 km, rund . . . . . 2 „

C. Localbahnen:

3. die Linie Tarnopol—Kopyczyńce (excl. Tarnopol—Ostrów) der Ostgalizischen Localbahnen, rund . . . . . 63 „
4. die Bukowinaer Localbahnen:
   a) Itzkany—Suczawa . . . 5·1 km
   b) Hliboka—Sereth . . . 15·34 „
   zusammen rund . . . . . 20 „
5. die Theilstrecken: Modřan—Měchenic, Měchenic—Dobřis und Požar—Eule der Localbahn Čerčan-Modřan sammt Abzweigung Měchenic—Dobřis, rund . . . . . 46 „
6. die Theilstrecke Pladen—Protiwitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz—Buchau, rund . . 37 „
7. die Theilstrecken: Melnik—Mscheno und Mscheno—Unter-Cetno der Localbahn Melnik-Mscheno, Lhotka-Střelitz und Melnik-Elbe-Umschlagplatz, rund . . . . . 43 „
8. Schlackenwerth—Joachimsthal . . . . . 9 „
9. Wr.-Neustadt—Fischau—Puchberg—Schneeberg und Fischau—Wöllersdorf (Schneebergbahn) . . . . . 42 „
10. Zell a. See—Krimml (Pinzgauer Localbahn) 53 „
11. Saitz—Czeicz—Göding . . . . . 38 „
12. Elektrische Bahn Prag-Vysočan . . . . . 4 „

zusammen . . . 359 km

Mit Hinzurechnung der zu Ende des Jahres 1895 verbliebenen Baulinien und Strecken von 565 km standen sohin im I. Semester 1896 924 km Bahnen einschliesslich der zweiten Geleise in Bauausführung.

In der ersten Hälfte des Jahres 1896 wurden von diesen Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben:

A. Staatsbahnen:

a) das zweite Geleise in der Strecke Lemberg—Podzamcze der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska, rund . . . . . 6 km

B. Localbahnen:

b) Trient-Tezze (Valsuganabahn) . . . . . 65 „
c) Salzburg-Oberndorf-Lamprechtshausen . . 26 „
d) die Theilstrecke Prag—Poděbradgasse—Nova Balabenka der elektrischen Bahn Prag-Vysočan . . . . . 2 „

Ferner kommen in Abzug:

e) die Schleppbahn Monfalcone—Porto-Rosega, rund . . . . . 3 km
f) und der Flügel M.-Ostrau—Ostrawitzabrücke der Localbahn Mährisch-Ostrau—Přivoz—Witkowitz, dessen Bau unterbrochen wurde, mit rund . . . . . 1 „

zusammen . . . 103 km

Demnach verblieben von den im I. Semester 1896 in Ausführung gestandenen Linien, Strecken und zweiten Geleisen in der nachgewiesenen Länge von 924 km mit Ende des I. Semesters 1896 noch . . . . . 821 km Bahnen und zweite Geleise im Baue.

Hievon entfallen auf:

A. Hauptbahnen:

a) Staatsbahnen:

1. das zweite Geleise Lemberg—Podzamcze—Złoczow der Linie Lemberg—Podwołoczyska — seit 10. September 1896 eröffnet — rund . . . . . 67 km
2. Halicz—Ostrów (Tarnopol) sammt Erweiterung von Tarnopol . . . . . 104 „

b) Bahnen, welche der Staat für Rechnung der Concessionäre baut:

3. Theile der Gürtellinie 12 km | der Wiener Stadtbahn
   „ „ Vorortelinie 5 „ | der Wiener Stadtbahn
   „ „ Wienthallinie 5 „ | der Wiener Stadtbahn
   zusammen . . . . . 22 „
4. die Theilstrecke Tarnopol — Ostrów der Linie Tarnopol—Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen, rund . . . . . 8 „
5. die Linie Marienbad—Karlsbad . . . . . 54 „
6. die Linie Karlsbad — Neudek — Johanngeorgenstadt . . . . . 40 „

B. Localbahnen:

a) Staatsbahnen:

7. Nieder-Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf), welche mittlerweile seit 2. Juli 1896 eröffnet ist . . . . . 27 „
8. Niklasdorf—Zuckmantel . . . . . 9 „

b) Bahnen, welche der Staat für Rechnung der Concessionäre baut:

9. Ostrów—Kopyczyńce der Linie Tarnopol—Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen 63 „
10. Schwarzenau—Zwettl, mittlerweile seit 4. Juli 1896 eröffnet . . . . . 21 „
11. Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein (Ybbsthalbahn), seit 15. Juli 1896 eröffnet 26 „
12. Zwittau—Polička, mittlerweile seit 15. September 1896 eröffnet . . . . . 19 „
13. Mähr.-Budwitz—Jamnitz . . . . . 21 „
14. Bukowinaer Localbahnen:
   α) Itzkany—Suczawa . . . . . 5 „
   β) Hliboka—Sereth . . . . . 15 „

c) Privatbahnen, vom Landesausschusse in Böhmen in Ausführung:

15. Čerčan—Modřan mit der Abzweigung Měchenic—Dobřis . . . . . 62 „
16. Rakonitz—Petschau mit der Abzweigung Protiwitz—Buchau . . . . . 64 „

17.	Melnik — Mscheno, Lhotka — Střelitz und Melnik—Elbe-Umschlagplatz	43 km
18.	Schlackenwerth—Joachimsthal	9 „
	d) Privatbahnen, von Privaten in Ausführung:	
19.	Stramberg—Wernsdorf, seit 25. Juli 1896 eröffnet	7 „
20.	Wr.-Neustadt—Fischau—Puchberg—Schneeberg und Fischau—Wöllersdorf (Schneebergbahn)	42 „
21.	Zell am See—Krimml (Pinzgauer Localbahn)	53 „
22.	Saitz—Czeicz—Göding	38 „
23.	von der elektrischen Bahn Prag-Vysočan die restliche, mittlerweile seit 4. October 1896 eröffnete Strecke	2 „
	zusammen . . .	821 km

Inland.

Parlamentarisches.

In der 549. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. December gelangte in Fortsetzung der Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für 1897 der Titel „Strassen- und Wasserbau“ des Ministeriums des Innern zur Verhandlung.

Abg. Doblhamer klagte über das verfehlte Correctionssystem bei den Flussregulirungen in Oberösterreich, insbesondere an der Traun, welches grosse Unzufriedenheit im Lande hervorgerufen habe. Die grossen Verheerungen und Verwüstungen durch Hochwässer seien eine Folge des neuen Systems. Redner besprach in ausführlicher Weise die Regulirungsarbeiten an der Traun und am Inn und sprach bezüglich des letzteren Flusses sein Bedauern darüber aus, dass die Regulirungsarbeiten einen so langsamen Fortgang nehmen. Schuld daran trage die Centralisation der Wasserbauten. Er beantragte schliesslich eine Resolution, durch welche der Regierung die Thätigkeit des Departements für Wasserbau im Ministerium des Innern in Betreff der Flussregulirungen zur eingehendsten Würdigung empfohlen wird.

Abg. Fischer besprach die Nothwendigkeit von Flussregulirungen in Galizien, die zum Schutze der an den Ufern gelegenen Wirthschaften dringend geboten seien. Er urgirte die Einführung der zwangsweisen Feuerversicherung und erörterte schliesslich die Handhabung des Viehseuchengesetzes. In letzterer Richtung wünschte er insbesondere die Bildung kleiner Seuchenbezirke.

Abg. Kaftan hob die grosse Bedeutung der Wasserstrassen hervor und begrüsste die Einstellung eines Betrages von 10.000 fl. in das Budget zum Zwecke der Ausarbeitung eines rationellen Projectes für die Schiffbarmachung der Mittelelbe von Melnik bis Königgrätz. Von grosser Wichtigkeit sei die Thatsache, dass das Project der Canalisirung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig bereits in das Stadium der Verwirklichung trat. Redner verlangte die Ausstattung des Holleschowitzer Hafens mit einer Umschlagstation und einer Geleiseverbindung; er befürwortete eine entsprechende Lösung der Frage der Durchschiffung Prags und die Herstellung eines Flusshafens oberhalb Prag auf der sogenannten Kaiserwiese. Er äusserte bei dieser Gelegenheit den Wunsch nach Vorlage eines Expropriationsgesetzes für Wasserbauten. Er begehrte ferner die Herstellung einer stabilen, aus Stein und Eisen bestehenden Elbe-Brücke in Nimburg und empfahl schliesslich die Wünsche der Stromaufseher, Hafenmeister und Strassenmeister nach Verbesserung ihrer Lage zur Berücksichtigung.

Abg. Plass beantragte und begründete eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, die Eisenstrasse von Steyr nach Eisenerz zu ineameriren.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Roža verwies darauf, dass das Mehrerforderniss im Jahre 1897 dem Jahre 1896 gegenüber für den Wasserbau 1½ Millionen Gulden betrage, und dass demnach schon diese Ziffern einen erheblichen Fortschritt bedeuten.

Dem Wunsche des Abg. Lorber nach einer besseren Stellung der Techniker gegenüber verweist der Regierungsvertreter auf die neuerlich erfolgte Vermehrung des technischen Personals. Schon in Folge des in mehreren Verwaltungsgebieten mangelnden Nachwuchses an technischen Beamten müsse die Regierung darauf bedacht sein, den absolvirten Technikern den Eintritt in den Staatsdienst mit der Zeit verlockender zu gestalten.

Bezüglich der March-Regulirung führte der Herr Regierungsvertreter aus, dass für die Regulirung der Grenzstrecke von Rohatetz bis Theben durch eine gemeinsame Commission ein Detailproject ausgearbeitet werde, dessen Fertigstellung bis zum nächsten Sommer zu gewärtigen sei. Sodann werde durch die freiwerdenden Kräfte das Project für die Regulirung der March in der flossbaren Strecke von der Bečva-Mündung abwärts ausgearbeitet werden.

Sodann wendete sich der Herr Regierungsvertreter zu den Ausführungen des Abg. Doblhamer und gab demselben gegenüber eine Reihe von Aufklärungen über den Stand der Regulirung der Traun und des Inn. Die Vorwürfe des Abg. Doblhamer gegen die Leitung des Wasserbau-Departements seien unberechtigt und er könne diesbezüglich nur auf die anerkennenden Worte des Abg. Kaftan verweisen. Bezüglich der Flussregulirungen in Galizien bemerkte der Herr Regierungsvertreter, dass die Regierung pflichtgemäss für die Fortsetzung dieser Arbeiten sorgt.

Weiter besprach er die Ausführungen des Abg. Kaftan. Es gereiche der Regierung zur besonderen Genugthuung, dass dieser ausgezeichnete Fachmann und ein anderes Mitglied des Hauses die Mitarbeitersehaft an dem bedeutenden Werke der Moldau- und Elbe-Canalisirung durch den Eintritt in die betreffende Commission in patriotischer und selbstloser Weise übernommen haben. Die Regierung werde wahrscheinlich bald in die Lage kommen, die Frage in Erwägung zu ziehen, ob dieser Commission nicht auch noch weitere hydrotechnische Aufgaben in Böhmen zugewiesen werden sollen. Sodann gab der Regierungsvertreter Auskünfte über die einzelnen vom Abg. Kaftan berührten Angelegenheiten, wobei er auch betonte, dass der Entwurf eines Expropriationsgesetzes für Wasserbauten bereits fertiggestellt sei und in nicht ferner Zeit eingebracht werden wird.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr Staatsbahnen. (Linie Krakau—Lemberg: Erweiterung der Unterfahrt in km 245·5/6: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Erweiterung der Unterfahrt in km 245·5/6 der Bahnlinie Krakau—Lemberg für den 30. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [E.-M.-Z. 9829/IV.]

— (Schleppbahn von der Station Brody bis zur Holzdestillations-Anlage in Brody: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich der von der Gutsherrschaft Brody projectirten Verlängerung der bestehenden, von den Seitengeleisen der Station Brody abzweigenden Schleppbahn bis zur Holzdestillations-Anlage in der Nähe der Station Brody für den 29. December angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Stanislaus Ustyanowski bestimmt. [E.-M.-Z. 9830/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umwandlung des Handschrankens in km 415·035 in einen Zugschranken.) Die k. k. Landesregierung für Krain hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Umwandlung des in km 415·035 der Linie Wien—Triest bestehenden Handschrankens in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9578/IV.]

— (Schneeschutzvorkehrungen in der Strecke Adelsberg—Divacca.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Ergänzung und Umgestaltung von Schneeschutzvorkehrungen in der Strecke Adelsberg—Divacca, km 501·1 bis 529·0 der Linie Wien—Triest, ertheilt. [E.-M.-Z. 8323/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Geleiseänderung in der Station Niederdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über Geleiseänderung bei der östlichen Einfahrt in der Station Niederdorf der Linie Marburg—Franzensfeste ertheilt. [E.-M.-Z. 9415/IV.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Bauconsens für die Errichtung der Haltestelle Duino.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat den Bauconsens für die von der Südbahn-Gesellschaft beantragte Errichtung der Haltestelle Duino bei dem Wächterhause Nr. 10 der Linie Nabresina—Cormons im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 9021/IV.]

Valsuganabahn. (Verlängerung des Perrons in Ponte alto.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung des Perrons der Haltestelle Ponte alto der Valsuganabahn ertheilt. [E.-M.-Z. 5961/IV.]

Localbahn Saitz-Göding. (Geleiseplan der Anschlussstationen Saitz und Göding.) Die vorgelegten Geleisepläne der Anschlussstationen Saitz und Göding der Localbahn Saitz-Göding an die gleichnamigen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden genehmigt.

[E.-M.-Z. 13.403/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Abänderung der Bezeichnung der Station Suczawa.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lemberg—Suczawa—Burdujeni gelegenen Station Suczawa wurde vom 16. December an in Itzkany abgeändert.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 22. November 1896, Z. 72.476, der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft für
   a) eine von der Station Meczenséf (Metzenseifen [Comitat Abauj]) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Szepsi-Meczenséf der Linie Kassa (Kaschau)—Torna abzweigende und diese in transversaler Richtung in der Endstation Szomolnokhuta (Comitat Szepes [Zips]) mit der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Gölnitzthalbahn Margitfalu—Szomolnokhuta verbindende,
   b) eine von Szomolnokhuta aus die Linie a) in radialer Richtung über Svedler und die Gemarkung der Gemeinde Merény in der Station Markusfalva ebenfalls mit der obgenannten Linie verbindende,
   c) eine von der zukünftigen Station Merény der Linie b) abzweigende, über Nagy-Hnyilecz und die Gemarkung der Gemeinde Istvánfalu in transversaler Richtung bis Sztraczena (Comitat Szepes) führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 28. November 1896, Z. 63.743, der Bauunternehmungsfirma J. Frank & Comp. im Vereine mit dem Civilingenieur Julius Hermann, beide in Eszék, für
   a) eine in Fortsetzung der Localbahn Körös (Croatisch-Kreuz)-Belovár von deren Endstation Belovár abzweigende und diese über Koronovo, Plošćica-Stara, Plošćica-Nova, Ladislov, Klokoćevac, Ciglonica und die Gemarkung der Gemeinde Kanizka-Iva in der zukünftigen Station Banovajaruga der concessionirten Lonjathalbahn Dugoselo-Banovajaruga-Novska und deren Flügelbahn Banovajaruga—Pakrácz-Lipik (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Blatt Nr. 60 und 68) in radialer Richtung verbindende,
   b) eine von der zukünftigen Station Klokoćevac der Linie a) abzweigende und diese in der Endstation Končanica-Zdenci der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Bastaji—Končanica-Zdenci mit der im Betriebe der Südbahn stehenden Localbahn Barcs—Pakrácz-Lipik in transversaler Richtung verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Tiszolcz-Murány. (Politisch-administrative Begehung.) Am 7. December fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Andor Bartos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Tiszolcz-Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142) statt. Diese Linie wird, an die in transversaler Richtung führende, als Sackbahn endigende Localbahn Pelsöcz-Murány anschliessend, das nordwestliche Bahnnetz Oberungarns vortheilhaft ergänzen.

Localbahn Györ (Raab) —Veszprém — Uj-Dombovár. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Bakony-Szt. László—Veszprém.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der im Stadium der Vollendung des Ausbaues begriffenen Theilstrecke Bakony-Szt. László—Veszprém der Localbahn Györ—Veszprém—Uj-Dombovár angeordnet, deren Theilstrecken Veszprém—Lepsény—Uj-Dombovár (vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 5) und Györ—Bakony-Szt. László (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 103) bereits eröffnet sind. Durch die Continuität der Gesammtlinie wird im Anschlusse an die Linie Györ—Báttaszék die obere Donau bei Györ mit der mittleren Donau nach Ausbau der kurzen Strecke Báttaszék—Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 3) am kürzesten, den grossen Umweg über Budapest abschneidenden Wege verbunden sein.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate October.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate October vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	18
	in Stationen	22
Zusammenstösse	auf freier Bahn	3
	in Stationen	26
sonstige Betriebsunfälle		204
	zusammen	273

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	6	31
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	32	119
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	7
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	16	22
zusammen	54	179

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen		
in Berlin	—	1
„ Köln a. Rh.	—	2
„ Danzig	1	—
„ Erfurt	—	2
„ Frankfurt a. M.	1	1
„ Halle a. S.	—	7
„ Hannover	—	1
„ Magdeburg	—	1
„ St. Johann-Saarbrücken	—	4
„ Stettin	—	2
Königlich Sächsische Staatseisenbahnen	—	1
Königlich Württembergische Staatseisenbahnen	1	1
Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen	—	7
Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn	—	1
Hessische Ludwigs-Eisenbahn	3	—
wie vor	6	31

Bei den Betriebsunfällen wurden
87 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
186 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.984 km . . . . . 259 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2120 km . . . . . 14 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	143	108
bei den Privatbahnen	151	75

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:

bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld und in Essen a. Ruhr und die grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen,
bei den Privatbahnen
die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, die Lübeck-Büchener Eisenbahn und die Ostpreussische Südbahn.

Baden. (Ertheilung von Eisenbahnconcessionen.) Die badische Regierung hat unterm 17. November dem Unternehmerconsortium: Berliner Handelsgesellschaft, Robert Warschauer & Cie. und A. Schaaffhausen'scher Bankverein in Berlin die Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Localbahn von Karlsruhe nach Herrenalb und von Ettlingen nach Pforzheim ertheilt. Die Bahn ist von Karlsruhe über Rüppurr, Ettlingen, Marxzell und Frauenalb nach Herrenalb und von Ettlingen über Reichenbach, Langensteinbach, Ittersbach, Weiler, Ellmendingen, Dietlingen und Brötzingen nach Pforzheim zu führen. Für die Ausführung der auf württembergisches Gebiet fallenden Theile dieser Bahnlinien hat der Concessionär die Genehmigung der kgl. württembergischen Staatsbehörde zu erwirken. Die Spurweite dieser Bahnen soll 1 m betragen und die Vollendung und Inbetriebnahme beider Linien spätestens am 1. Jänner 1901 erfolgen. Die Regierung gestattet dem Concessionär, die im Eigenthum der Gemeinde Ettlingen befindliche vollspurige Seitenbahn vom Staatsbahnhof Ettlingen nach dem Holzhof in Ettlingen von der Gemeinde zu erwerben. Unter der Voraussetzung, dass das für die Anlage der Bahnen sammt Zubehör erforderliche Gelände von den betheiligten Gemeinden dem Unternehmer unentgeltlich und eigenthümlich zur Verfügung gestellt wird, wird diesem für die Ausführung der auf badischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken ein einmaliger unverzinslicher und nicht rückzahlbarer, aus der Eisenbahn-Schuldentilgungscasse zu schöpfender Beitrag von 18.000 Mk. für 1 km Bahnlänge gewährt. Der Staatsbeitrag kommt erst mit Vollendung des Baues, und zwar unmittelbar nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung. Die Uebertragung der Concession an eine Aetiengesellschaft oder einen sonstigen Dritten kann nicht vor Ablauf der beiden ersten Betriebsjahre erfolgen. Die Concession wird auf die Dauer von 90 Jahren, vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Bahn an gerechnet, verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum des badischen Staates über.

Italien. (Untersuchung über die Gebahrung der Eisenbahn-Gesellschaften.) Um der Berechtigung der fortgesetzt von den Bahnbediensteten an die Regierung gerichteten Beschwerden, in welchen die grossen Gesellschaften, denen der Betrieb übertragen ist, beschuldigt werden, die gesetzlich garantirten Rechte ihrer Angestellten fortwährend zu verletzen und den mit den Conventionen vom Jahre 1885 übernommenen Pflichten nicht gerecht zu werden, auf den Grund zu kommen, um ferner dem Uebelstande, dass zur Austragung der schwebenden Divergenzen immer die Gerichte in Anspruch genommen wurden, welche zum Theil sich zu Gunsten der Gesellschaften und zum Theil zu Gunsten des Personals aussprachen, welche Lage der Dinge naturgemäss eine tiefe Missstimmung zwischen Gesellschaft und Personal erzeugen musste, ein Ende zu bereiten, und um endlich die von den Handels- und Industriekreisen und vom Publicum erhobenen und in vielen Fällen wohl unbilligen und haltlosen Klagen in das rechte Licht zu stellen, beschloss die Regierung, bestärkt durch ein Votum des Abgeordnetenhauses, eine Untersuchungscommission einzusetzen, der das schwierige und heikle Problem übertragen wurde, die Gesammtgebahrung der Betriebsgesellschaften, sei es in Bezug auf die Behandlung des unterstellten Personals, sei es in Bezug auf den allgemeinen Geschäftsgang, zu untersuchen. Die Commission, welche aus Mitgliedern des Senats und der Kammer und aus Beamten des Staates und der Magistratur gebildet ist, hat den Fragebogen zusammengestellt und veröffentlicht und ihre Arbeit schon begonnen, indem sie bereits in Mailand und Turin mit dem Verhören der Bahnangestellten und aller übrigen Personen, die vernommen zu werden wünschten, angefangen hat. Die Commission wird ihre Verhöre auf alle bedeutenden Eisenbahncentren ausdehnen, so dass alle Angestellten in der Lage sind, ihre Beschwerden vorzubringen. („Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen.) Dieselben betrugen in dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 31. October 1896 3,504.079 L., um 42 053 L. weniger als in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Vom 1. Jänner bis zum 10. November 1896 haben die Linien des Adriatischen Netzes einen Ertrag von 89,106.608·78 Lire abgeworfen. Derselbe blieb hinter demjenigen der gleichen Zeitperiode des Vorjahres um 156.951·46 L. zurück.

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen waren in dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 30. September 1896 folgende:

Linienbezeichnung		Juli, August, Sept. 1896	Juli, August, Sept. 1895	Differenz
Biellesische Secundärbahnen	L.	60.496	57.122	+ 3.374
Eisenbahn Reggio Emilia	„	61.890	67.790	— 5.906
Turin-Rivoli	„	45 517	45.241	+ 276
Lugano-Eisenbahn	„	25.785	27.290	— 1.505
Turin-Ciriè-Lanzo	„	179.229	176.556	+ 2.673
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	85.797	90.207	— 4.410
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	124.450	133.495	— 9.045
Bergamo-Ponte della Selva	„	92.919	80.823	+ 12.096
Santhià-Biella	„	193.224	203 649	— 10.425
Sardische Secundärbahnen	„	198.747	207.157	— 8.710
Basaluzzo-Frugarolo	„	2.411	2.561	— 150
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	„	114.940	119.222	— 4.282
Neapel-Nola-Bajano	„	92.794	92.612	+ 182
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„	451.394	429.317	+ 22.077
Nord-Mailand	„	860.585	828.496	+ 32.089
Novara-Seregno	„	155.255	146.134	+ 9.121
Poggibonsi-Colle	„	13.942	12.917	+ 1.025
Palermo-Corleone	„	173.332	189.750	— 16.418
Suzzara-Ferrara	„	68.851	71.916	— 3.065
Parma-Suzzara	„	36.777	39.698	— 2.921
Conegliano-Vittorio	„	23.635	25.515	— 1.910
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	„	77.121	90.471	— 13.350
Cividale-Portogruaro	„	76.279	73.149	+ 3.130
Padua-Montebelluna	„	39.503	47.030	— 7.527
Vicenza-Schio	„	99.375	103.819	— 4 244
Torre-Arsiero	„	39.866	47.747	— 7.881
Treviso-Vicenza und Padua-Bassano	„	176.752	212.298	— 35.546
Arezzo-Stia	„	40.581	47.361	— 6.780

— (Verkehr feuergefährlicher und explosiver Gegenstände über die Meerenge von Messina.) Am 12. November hat in Messina eine Conferenz von Vertretern der Mittelmeer-, der Adriatischen Eisenbahn, der Sicilischen Eisenbahnen, des General-Inspectorates der Eisenbahnen und des Hafencapitanates von Messina wegen Aufstellung von Normen für den Transport feuergefährlicher und explosiver Gegenstände über die Meerenge von Messina stattgefunden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „San Rocco" von Santos.) Dieser Dampfer von 1207 Tonnen Gehalt ist am 15. August nach 47tägiger Fahrt mit 2 Passagieren und 1982 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Santos 906.000 kg Kaffee, 105.000 kg Kaffee für Triest und Fiume, 120.000 kg Kaffee (hievon 114.000 kg für Venedig und 6000 kg für Alexandrien); aus Rio de Janeiro 369.540 kg Kaffee, 112.020 kg Kaffee für Triest und Fiume, 31.311 kg getrocknete Häute (hievon 7428 kg für Patras oder 8924 kg für Corfu); aus Victoria 100.500 kg Kaffee, 237.600 kg Kaffee für Triest oder Fiume). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,974.135 fl. ö. W.

Save-Traject bei Jamina. (Concessionsertheilung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministern der Finanzen, des Ackerbaues und dem Banus von Croatien der Gemeinde Jamina, Comitat Mitrovici (früher Militärgrenze), die Bewilligung zur Herstellung und zum Betriebe eines Save-Trajectes ertheilt, durch welchen eine regelmässige Verbindung mit dem Drinagebiete hergestellt werden wird.

Bau eines Donauhafens bei Pozsony (Pressburg) und Einrichtung einer Donau-Umschlagsstation daselbst. (Commissionsverhandlung.) Am 10. December 1896 fand in Pozsony unter Leitung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Béla Gonda und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communal-

behörden, sowie jener der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft (erstere durch Director Emil Thaly, letztere durch Director Carl Rapaich vertreten) eine vom kgl. ungarischen Handelsminister angeordnete Commission in Angelegenheit des Baues eines Donauhafens nächst Pozsony und der Errichtung einer Donau-Umschlagsstation (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46) statt, welche sich bezüglich der in Verhandlung gezogenen Agenden in Folgendem einigte: Der Verkehrshafen, bezw. die Donau-Umschlagsstation ist mittelst entsprechender Ausfüllung des bis zu dem unter der Brücke bei der Mündung des alten Brennerzweiges geplanten Winterhafens sich erstreckenden, ungefähr 900 m langen Ufertheiles und theils mit einer senkrechten Uferwand, theils mittelst Steinverkleidung auf Piloten herzustellen, und wäre in Verbindung hiemit ein ungefähr 500 m langer Ufertheil oberhalb der Brücke auszufüllen. Diese Umschlagsstation wäre mittelst eines zweiten Schienenstranges mit der Pozsony-Ujvároser Station in Verbindung zu bringen und mit dem nöthigen Schienennetz und Manipulationsmagazinen zu versehen. Bezüglich der Errichtung und Verwaltung der grösseren Waarenmagazine wird die Stadt selbst Verfügungen treffen. Dieser Verkehrshafen wird in engen Anschluss zu bringen sein mit dem am Ende desselben geplanten Winterhafen, und beide werden auch mit den nothwendigen Zufahrtsrampen zu versehen, der Winterhafen aber derart anzulegen sein, dass derselbe im Falle der entsprechenden Entwicklung des Verkehres nach Nothwendigkeit auch als Verkehrshafen benützt werden könne. Bezüglich des Winterhafens constatirte die Commission, dass derselbe dringend herzustellen sei, und zwar derart, dass er in den Wintermonaten des nächsten Jahres schon benützt werden könne, nachdem es sich häufig ereignet, dass noch beladene Schiffe, wenn sie auf der Bergfahrt oberhalb Gönyö vom Winter überrascht werden, wo immer Platz suchen müssen, daher zumeist nicht Gelegenheit finden, ihre Fracht zu löschen und selbe alsdann mittelst Eisenbahn weiter befördern. Die Commission legt überhaupt grosses Gewicht darauf, dass sowohl der Winterhafen als auch die Donau-Umschlagsstation raschest hergestellt werden. Die Stadtverordneten erklärten, dass die Commune Pozsony bereit ist, die je frühere Realisirung dieser ihre Interessen vortheilhaft tangirenden Frage auch materiell zu fördern.

Eisernes Thor. (Concessionswerbung für die Anlage elektrischer Motorenwerke.) Wie aus Budapest berichtet wird, ist das Mitglied der General-Bauunternehmung für die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor Hugo Luther bei den Regierungen Ungarns, Rumäniens und Serbiens um die Concession wegen Verwerthung der starken Gefälle an der unteren Donau durch Anlage von Turbinenwerken behufs Erzeugung elektrischer Kraft eingekommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138). Herr Luther, der sich zu diesem Behufe nach Budapest, Rumänien und Serbien begeben hat, wurde von den Ministern Ernst Dániel, Sturdza und Novakovics empfangen und entwickelte seine Pläne. Von den ungarischen Ortschaften wäre zunächst Orsova in das Netz von Industrieanlagen aller Art mit Hilfe der durch die Wasserkraft zu erzeugenden Elektricität einzubeziehen. Am Eisernen Thor selbst wäre die Anlage vorerst mit 10.000 Pferdekräften berechnet, doch könnte dieselbe bis auf 30.000 gesteigert werden. Unter Anderem soll auch damit ein Strassenbahnnetz, und zwar zwischen Orsova und Mehadia, betrieben werden. In Turn-Severin gedenkt man gleichfalls die Wasserkraft zu Elektricitätszwecken zu verwenden, die zum Betriebe der Werftmaschinen, zu Beleuchtungszwecken, wie auch zum Betriebe einer Bahn dienen sollen. Auch Crajova soll von diesen Turbinenanlagen profitiren, und zwar speciell für Beleuchtung und den Betrieb einer Strassenbahn in Crajova und Umgebung.

— (Probefahrt eines Remorqueurs mit einem beladenen Schleppschiffe.) Am 6. December machte der Remorqueur „Banhans" der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit einem beladenen Schleppschiffe eine Probefahrt — die erste Lastschiffahrt durch den neuen Canal am Eisernen Thor — welche günstig verlief, da der Remorqueur mit dem Schiffe, trotz der in Folge hohen Wasserstandes äusserst starken Strömung, den Canal stromaufwärts in 42 Minuten durchfuhr.

Italien. (Neubauten in den Häfen von Brindisi und Bari.) Das staatliche Bauamt in Brindisi hatte seinerzeit von der Regierung den Auftrag erhalten, Studien über die Massnahmen anzustellen, die nöthig wären, um den Hafen von Brindisi in Stand zu setzen, die fortwährend wachsenden Anforderungen des internationalen Verkehres zu bewältigen. Diese Studien sind nun beendet, und besagtes Bauamt hat als erste Nothwendigkeit den Bau einer Verbindungslinie zwischen der Bahnstation und dem Hafen von Brindisi bezeichnet. Die Regierung hat bereits das bezügliche Project fertigstellen lassen, und sowohl diese Arbeiten als auch andere Besserungsarbeiten der Hafenanlagen werden ehebaldigst in Angriff genommen werden. Auch der für Wein- und Oeltransporte wichtige Hafen von Bari wird mittelst Doppelgeleisen mit der dortigen Bahnstation verbunden werden.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10·87 km lange Streeke Volkmarsen-Wolfhagen der kgl. Eisenbahndirection Cassel, welche am 15. December dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist von diesem Tage ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner sind die am 1. October, bezw. 3. November dem öffentlichen Verkehre übergebenen Theilstrecken der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Budapest-Esztergomer Localbahn, und zwar die Flügellinie Dorogh—Drasche-banyatelep (2·895 km) und Budapest—Angyalföld—O-Buda (5·136 km), den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.) Zu dem vorgenannten Verzeichnisse ist der I. Nachtrag herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCLIII. Stückes.) Das am 12. December herausgegebene CCLIII. Stück enthält unter

Nr. 2742: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 8. December 1896, Z. 36.673, betreffend die Ausscheidung der Gemeinde Wald im Gerichtsbezirke Mautern aus dem wegen Maul- und Klauenseuche verseucht erklärten Landstriche des politischen Bezirkes Leoben.

Nr. 2743: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 6. December 1896, Z. 107.041, betreffend die Aufhebung der wegen Maul- und Klauenseuche verfügten Sperre des politischen Bezirkes Kalusz und der Gerichtsbezirke Drohobycz und Gorlice.

Nr. 2744: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. December 1896, Z. 40.843, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2745: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 10. December 1896, Z. 35.240, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus der Bukowina nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CCLIV. Stückes.) Das am 14. December herausgegebene CCLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2746: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 6. December 1896, Z. 34.812, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus Tirol nach Bayern.

— (Inhalt des CCLV. Stückes.) Das am 15. December herausgegebene CCLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2747: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. December 1896, Z. 21.751, betreffend Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in den Eisenbahnstationen Hliboka und Radautz.

Nr. 2748: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. December 1896, Z. 117.670, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Tirol und Vorarlberg nach Niederösterreich.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. December d. J. dem Centralinspector und Subdirector für den Verkehr und commerciellen Betrieb der priv. Oesterr. Nordwestbahn Moriz Wilhelm den Titel eines Regierungsrathes und dem Baudirector dieser Bahngesellschaft Wenzel Hohenegger den Titel eines Oberbaurathes, Beiden mit Nachsicht der Taxe, allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Separatausgabe des zweiten Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 (Kohlenverkehr).

Für den Kohlenverkehr auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen (westl. Linien) gelangt ab 1. Jänner 1897 eine Neuauflage des zweiten Anhanges zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, zur Ausgabe.

Exemplare dieser Separatausgabe sind durch die betheiligten Dienststellen zum Preise von 40 kr. zu beziehen.

Wien, am 16. December 1896. [937]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Floridsdorf.

Wegen Ueberfüllung der Kohlenlagerplätze in Folge säumiger Abfuhr Seitens der Parteien wird auf Grund des § 69, Absatz (7) des Betriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums ddto. 10. December 1896, Z. 5745/III, die tarifmässige lagergeldfreie Frist für ankommende Kohlensendungen in der Station Floridsdorf vom Kundmachungstage bis auf Weiteres auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 16. December 1896. [938]

Ostrauer und Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Einführung eines Frachtsatzes, bezw. Ausnahmetarifes.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt

a) ein directer Kartirungs-Frachtsatz für mineralische Kohlen aus dem Ostrauer Reviere;
b) ein Ausnahmetarif für Steinkohlen-Sendungen aus dem Oberschlesischen Reviere

nach Wien - Staatseisenbahn - Gesellschaft (Arsenal) zur Einführung.

Exemplare obbezeichneter Drucksachen sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 17. December 1896. [939]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer und Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Jänner 1897 treten zu den ab 1. April 1896 giltigen Ausnahmetarifen für die obbezeichneten Kohlenverkehre die Nachträge I in Wirksamkeit, welche theilweise ermässigte Frachtsätze der bezüglichen Haupttarife etc. enthalten.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 17. December 1896. [940]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer und Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Jedlesee und Zellerndorf.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt zu dem vom 1. November 1894, bezw. zu dem vom 1. September 1895 giltigen Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Jedlesee, bezw. Zellerndorf ein Nachtrag II, für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Jedlesee, bezw. Zellerndorf ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten nebst theilweise ermässigten Frachtsätzen der bezüglichen Haupttarife noch die Aufnahme der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf.

Exemplare derselben sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 17. December 1896. [941]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Allgemeiner Tarif-Theil I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893.

Neuauflage des Abschnittes A, enthaltend das Betriebsreglement nebst den allgemeinen Zusatzbestimmungen.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt eine Neuauflage des Abschnittes A des ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes, Theil I (gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen) zur Einführung, enthaltend das Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen, unter Einbeziehung der bisher erschienenen Nachträge I bis X, insoweit dieselben den Abschnitt A betreffen, und unter Aufnahme der Kundmachung, betreffend die Massnahmen zur Verhütung der Thierquälerei beim Eisenbahntransporte.

Exemplare dieses Tarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. December 1896. [942]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifheftes.

Im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehre tritt mit 1. Jänner 1897 unter dem Titel „Theil II, Heft 3“ ein neues Tarifheft in Kraft, und gleichzeitig wird das Tarifheft „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“ vom 1. Jänner 1896 sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 16. December 1896. [943]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Aufhebung der Frachtsätze für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut.

Mit 1. Jänner 1897 werden die auf den Strecken der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft laut Localgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1888 (Neuauflage vom 1. October 1894, Seite 12, bezw. 61—66, und auf den Linien der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen laut Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1891, Seite 6, bezw. 16, für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut zur Berechnung gelangenden Tarifeinheitssätze, bezw. Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Falls jedoch auf Grund der mit dem am 1. Jänner 1897 in Kraft tretenden Nachtrage X zum gemeinsamen Tarife, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen zur Einführung gelangenden neuen Tarifbestimmungen für Fahrzeuge eine höhere Fracht als nach den bisherigen Tarifbestimmungen und auf Grund der vordem erwähnten Frachtsätze sich ergeben sollten, wird die bisherige Frachtberechnung auf den beiderseitigen gesellschaftlichen Strecken, bezw. Linien noch bis zum 15 Februar 1897 erfolgen.

Wien, am 17. December 1896. [944]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Zu dem im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande seit dem 1. April 1896 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, tritt am 1. Jänner 1897 der Nachtrag I in Kraft, welcher

1. neue Frachtsätze;
2. Aenderung von bestehenden Frachtsätzen und Tarifbestimmungen, und
3. die Berichtigung eines Frachtsatzes

enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. December 1896. [945]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich auch im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifheftes.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt am 1. Jänner 1897 unter dem Titel „Theil II, Heft 3“ ein neues Tarifheft in Kraft, und gleichzeitig wird das gleichnamige Tarifheft vom 1. Jänner 1896 sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. December 1896. [946]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Directe Abfertigung von Reisegepäck. (Neue Kundmachung.) Die österr.-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen haben bereits im Jahre 1880 (C.-Bl. Nr. 83 ex 1880, S. 1006) eine Kundmachung, betreffend die directe Abfertigung von Personen- und Reisegepäck, erlassen. Diese Kundmachung wurde im Juni 1896 erneuert. Diese neue Kundmachung unterscheidet sich von der bestandenen durch die Einbeziehung der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch den Ausschluss solcher Localbahnen, bei welchen die Tarifirung des Gepäckes abweichend von den diesfalls bei den übrigen Bahnen geltenden Normen erfolgt. Ferner ist der letzte Absatz der früheren Kundmachung weggeblieben, welcher die in anderen Vorschriften allgemein ausgesprochene Berechtigung der Bahnorgane zum Ausdrucke bringt, sich zu überzeugen, dass die Colli, deren directe Abfertigung verlangt wird, wirklich nichts anderes als Reisegepäck enthalten. Der Wortlaut der neuen Kundmachung ist folgender:

Oesterreichische, ungarische und bosnisch-herzegowinische Eisenbahn-Verwaltungen.

Directe Abfertigung des Reisegepäckes.

Um dem reisenden Publicum bei Aufnahme von Reisegepäck die thunlichste Erleichterung zu bieten, haben sämmtliche österreichische, ungarische und bosnisch-herzegowinische Eisenbahn-Verwaltungen die Vereinbarung getroffen, dass die Abfertigung des Reisegepäckes sowohl im Localverkehre der einzelnen Bahnen, als auch im Verkehre mit anderen Bahnen in der Regel direct nach jener Station zu erfolgen habe, wohin der Reisende es verlangt, vorausgesetzt, dass die betreffende Station zur Aufnahme, resp. Abgabe des Reisegepäckes eingerichtet ist und nach der Bestimmungsstation des Gepäckes eine directe Schienenverbindung besteht, wobei jedoch einzelne Localbahnen, bei welchen die Tarifirung des Gepäckes abweichend von den diesfalls bei den übrigen Bahnen geltenden Normen erfolgt, dann jene Verbindungsbahnen, über welche eine Durchzugs-Personenbeförderung nicht stattfindet, ausgeschlossen sind.

An die directe Abfertigung des Reisegepäckes ist aber die Bedingung geknüpft, dass der Reisende auch eine Fahrkarte nach der von ihm bezeichneten Bestimmungsstation des Reisegepäckes lösen muss, wenn eine solche ausgegeben wird. Sollte jedoch letzteres nicht der Fall sein, so muss der Reisende mindestens eine Fahrkarte nach der weitesten auf der betreffenden Route vor der Bestimmungsstation des Gepäckes gelegenen Station, für welche eine directe Fahrkarte besteht, eventuell nach der Uebergangsstation lösen.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf trs. und Verrières trs. vom 1. Juli 1872. (Frachtsätze für Pfeifenholz.) Für die Beförderung von Pfeifen- (Bruyère-) Holz in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg aus Südfrankreich sind am 15. November nachstehende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten:

Von Genf trs. nach	Für Sendungen von	
	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Fürth	432	276
München C.-B.	362	227
München O.-B.	365	229
Nürnberg C.-B.	427	272
Nürnberg O.-B.	429	274

Französisch-Deutscher Eisenbahngütertarif über Belgien, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1895. (Aufhebung des Heftes I.) Das Heft I des am 1. Jänner 1883 ausgegebenen Deutsch-Französischen Gütertarifes über Belgien für den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen gelangte ab 1. December zur Aufhebung. Hiefür kam vom gleichen Zeitpunkte ab der für den Verkehr mit verschiedenen norddeutschen Stationen bereits seit 1. Jänner 1895 giltige Theil I, Abtheilung B, zur Einführung. Zu letzterem wurde mit Giltigkeit vom 1. December 1896 ab der Nachtrag I ausgegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2519	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Bethelligten Eisenbahn-Verwaltungen	Möbel aus gehogenem Holze, unzerlegt	Ernsdorf, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Genf transit**	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens A) 5.000 kg B) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen im Tarif-Theil I, Abtheilung A für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverband. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. Dieselben finden unter Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen auch auf solche Sendungen nach Frankreich und weiter Anwendung, welche an eine Mittelsperson in Genf adressirt sind und von dieser mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden, sofern der Nachweis der erfolgten Reexpedition genügend geleistet ist. Die Waaren dürfen in keinem Falle den Bahnhof Genf bis zu ihrer Weiterbeförderung verlassen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	**Localtarif**		A) *) Möbel, verpackt 1. von Ernsdorf bis zum Schnittpunkte 3·60 Francs Gold für 1000 kg 2. vom Schnittpunkte bis Genf transit 59·— Francs Gold für 1000 kg B) Möbel, verpackt und unverpackt von Ernsdorf bis Genf transit 43·10 Francs Gold für 1000 kg	unverpackt 5·40 Francs Gold für 1000 kg 59·— Francs Gold für 1000 kg.	**Im Kartirungswege**		*) Die Theilsätze unter 1., d. i. bis zum Schnittpunkte werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief), die Theilsätze unter 2., d. i. vom Schnittpunkte für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet. Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben
2520	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Schwarzbach-St.Ulrich, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Givet Paris Douane und Reuilly Révigny Stationen der Französischen Ostbahn	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarife		Francs Gold für 1000 kg a) 57·70 b) 38·30 a) 59·40 b) 40·20 a) 54·60 b) 35·40		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2521	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppeltschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder, wenn trocken und in Pappenform, unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können	Josefshütte (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Charmes	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs Gold für 1000 kg 24·15		Im Kartirungswege		
					Jouy sur Morin-le Marais					30·40				
					Monterau					31·40				
					Port d'Atelier Amance					27·10				
					Raon-l'Etape-la Neuveville					24·05				
					Révigny					27·35				
					(Stationen der französischen Ostbahn)									
2522	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Schlacken und Sinteln von Erzen der Pos. 8-19 und der Pos. 8-36 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Mährisch-Ostrau und Schönhrunn	Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens und Beachtung der einschlägigen Tarifbestimmungen, ferner thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der königl. Preussischen Staatsbahnen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Kreuzer	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Antonischacht					65				
					Judenburg					61				
					Unzmarkt					72				
					Zeltweg					61				
					Klein-Schwechat					35·3				
					Frankenmarkt					65				
					Garsten					58				
					Hainfeld					49				
					Kienberg-Gaming					53				
					Lilienfeld					49				
					Rottenmann					63				
					Salzburg					69				
					Scheibmühl					48				
					Schrambach					49				
					Steyr					57				
					Trieben					64				
					Weyer					56				
					Wilhelmsburg					47				

Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist hahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen

Fortlaufende Nummer	2526	2525	2524	2523
Die Publication erfolgt von der Nanen der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Bau-, Bloch-, Brenn-, Lang-, Schnitt- und Werkholz	Erze	Roheisen und Bessemerblöcke	Holzkohle	Blochholz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Allen Stationen der Murthalhahn	Turrach	Turrach	Allen Stationen der Murtbalbahn	Frojach-Katschthal
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Unzmarkt	Unzmarkt	Muran nnd Unzmarkt	Turrach und Unzmarkt	Unzmarkt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen à 5000 kg** Das Anf- und Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zn besorgen	Aufgabe in jedem Gewichte	**Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen à 5000 kg** Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		**Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg**
und gilt in der Zeit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen Vom 1. Jänner 1897 bis 31. Decemher 1897				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localtarif der Murthalhabn				
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg					
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	Bei Aufgabe von mindestens 100 Schmalspnrwagen à 5000 kg = 5 pCt. „ „ „ „ 200 „ à 5000 kg = 10 pCt. „ „ „ „ 300 „ à 5000 kg = 15 pCt. „ „ „ „ 400 „ à 5000 kg = 20 pCt. „ „ „ „ 500 „ à 5000 kg = 25 pCt.	40 Percent	Bei Aufgahe von mindestens 100 Scbmalspnrwagen à 5000 kg = 5 pCt. „ „ „ „ 200 „ à 5000 kg = 10 pCt. „ „ „ „ 300 „ à 5000 kg = 15 pCt. „ „ „ „ 400 „ à 5000 kg = 20 pCt. „ „ „ „ 500 „ à 5000 kg = 25 pCt.		25 Percent
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)					
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen an die k. k. Staatshahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Fracbthrief-Duplicate, bezw. Frachten-Aufgahsscheine, welche vom Ahsender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist				
Besondere Bemerkungen					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2527	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Blochholz	allen Stationen der Murthalbahn	Thomathal	Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen à 5000 kg	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localtarif der Murthalbahn			25 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachtenaufgabsscheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist	
			Schwarten und Holz	Thomathal	Unzmarkt	Aufgabe in jedem Gewichte.					35 Percent			
2528			Holzstoff	Tamsweg	Unzmarkt	Aufgabe von mindestens 200 Schmalspurwagen à 5000 kg Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen					Bei Aufgabe von mindestens 200 Wagenladungen à 5000 kg = 15 pCt. " " " 300 " à 5000 kg = 20 " " " " 400 " à 5000 kg = 25 "		Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist	
2529	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	Genf transit	1. Innsbruck, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen 2. Salzburg, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der kgl. Bayerischen Staatsbahnen 3. Prag, Smichov, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen 4. Prag (Buhna, Sandthor, Smichov), Kralup, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Aufgabe von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens ad 1. 5.000 kg ad 2.—4. a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich von Marseille stammen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarife		Francs Gold für 1000 kg Ad 1. 25·50 Ad 2. a) 39·60 b) 30·70 Ad 3.—4. a) 51·00 b) 37·40		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2530	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	O s w i ę c i m t r a n s i t	Brody Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody transit, bezw. Podwołoczyska transit, Nowosielitza transit lautenden Frachtbriefen; in letzterem Falle hat die Nenaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen sechs Wochen (42 Tagen) stattzufinden. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandstation bis Brody Bahnhof, bezw. Podwołoczyska Bahnhof, Nowosielitza Bahnhof oder Zuczka bestehenden directen Tarife zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Einschlägige Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47·5 Kreuzer*)		I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1898 rücksichtlich der Sendungen nach Brody Reichsgrenze und Podwołoczyska Reichsgrenze bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg und rücksichtlich der Sendungen nach Nowosielitza Reichsgrenze bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind	
					Podwołoczyska Reichsgrenze					54·5 Kreuzer*)				
					Nowosielitza Reichsgrenze					62·5 Kreuzer*)				
				Sokal transit (für Russland)		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation nach Sokal transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tage), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Sokal an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandstation bis Sokal bestehenden directen Tarife zu geschehen				41·5 Kreuzer				

Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Sokal bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind. Für den Fall als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden.

Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinbeamten gezeichnet werden

*) In den nebenstehenden Frachtsätzen ist sowohl die Ueberfuhrsgebühr von Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza bis zur Reichsgrenze, als auch die Manipulationsgebühr enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2531	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Holzkohle und Holzkohlen-Briquettes	Wöllan	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	27 Krenzer ö. W. incl. Mgb.	10	17 kr. ö.W.	Im Kartirungswege		
2532	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Prevali	dem Industriegeleise bei km 71·1 zwischen Prevali und Unter-Drauburg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei; im Uebrigen Aufrechthaltung der für den Betrieb des Industriegeleises bestehenden sonstigen Vertragsbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		10 Heller		Im Kartirungswege			
2533	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle und Coaks (Kokes)	Triest S.B.	Cormons transit	Für Mineralkohle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief; für Coaks (Kokes) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Udine bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen auf die Eisenbahnwagen in Triest hat die Partei zu besorgen. Erfolgt die Verladung durch die Bahnanstalt, so wird hiefür eine Gebühr von Frcs. 0.40 pro Tonne = 1000 kg berechnet	Vom 1. Jänner bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg 4·50	3·50*)	1·0	Im Kartirungswege		
2534	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rübenschnitte	Grussbach-Schönau	Brünn St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1897	Localtarif	19·7 kr. 13·0 kr. 6·7 kr.			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

*) Auf den oben ausgewiesenen Frachtsatz von Frcs. 3·50 pro Tonne wird bei **Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen à 1000 kg, während der Begünstigungsdauer ein weiterer Nachlass von 50 Centimes pro Tonne** im Rückvergütungswege gewährt, welcher gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe liquidirt wird, sofern diese Documente bis längstens Ende Februar 1898 bei der Controle der Einnahmen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2535	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Nagy Ugrócz Nemes-Kosztolány Privigye-Bajmócz	Wien St.E.G oder K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, Localtarif der Localbahn N.-Bélicz—Privigye	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 87 92 99	Verschieden	Im Kartirungswege	Das Auf- und Abladen der Holzkohlensendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
			Brennholz, Holzkohle	Nagy Ugrócz Nemes-Kosztolány Privigye-Bajmosz						74 78 83				
2536	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Chamottoziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Klein-Schwechat transit	Mannersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Localtarif	15·1 Kreuzer	12·0 Kreuzer	3·1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende und spätestens bis Ende September 1897 in Vorlage zu bringende Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Mannersdorf tragen müssen, dass die Sendungen zur Vergrösserung einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sind und hiezu auch verwendet wurden	
2537	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eis	Liehen St.E.G.	Prag St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		fl. 5.— pro Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2538	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Dnhy und Strehichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach St.E.G. loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	5·0 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Anf den Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 einzusenden	
2539	**Böhmischen Nordbahn**		Für die znm Baue einer Fabrik in Warnsdorf dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut nnd bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, die im Ansnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässignng der officiellen Frachtsätze nach Warnsdorf zur Anwendnng. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze geiten anch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2540	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk der Pos. K—2 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Nikolsburg via Grussbach-Schönau	Znaim St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz		2·5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzuliegen längstens bis Ende März 1898	Die Parteien haben das Abladen von den Eisenbahnwagen in Znaim durch ihre Arbeiter auf eigene Kosten zu besorgen, und müssen diesbezüglich die Frachtbriefe eine entsprechende bahnämtliche Bestätigung enthalten
2541	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	C o a k s	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen ans dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anfgabe in Wagenladungen; Anfrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehre via Wien vom 1. April 1896	Heller 151	127	24	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Südbahn-Gesellschaft gewährt
				Hrnschau	b) Prevali				195	164	31			
					c) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg)				151	124	27			
					d) Prevali				195	164	31			
				M.-Ostrau	e) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg).				151	124	27			
					f) Prevali				195	164	31			

Fortlaufende Nummer	2542	2543
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zinkweisss	Steinsalz der Pos. S-5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	M.-Ostran	Bochnia
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Nordbahnhof-Donauferbahnhof transito (zum Umschlage per Schiff)	Wieliczka
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897
Bezeichnung	Brünn Nordbahnhof	Brünn Nordbahnhof
	Chiritz-Turas	Chiritz-Turas
	Sokolnitz	Sokolnitz
	Krzenowitz	Krzenowitz
	Holubitz	Holubitz
	Rausnitz-	Rausnitz-
	Slawikowitz	Slawikowitz
	Wischau	Wischau
	Eywanowitz	Eywanowitz
	Nezamislitz	Nezamislitz
	Ober-Gerspitz	Ober-Gerspitz
	Mödritz	Mödritz
	Raigern	Raigern
	Rohrbach i. M.	Rohrbach i. M.
	Branowitz	Branowitz
	Auspitz	Auspitz
	Saitz	Saitz
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	137·6 kr.	Heller
		236
		232
		228
		224
		222
		220
		212
		206
		202
		238
		240
		242
		244
		248
		254
		250
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	85·0 kr.	Heller
		200
		200
		200
		200
		200
		200
		200
		200
		200
		200
		214
		214
		217·2
		221·6
		227·8
		235·4
		240
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	52·6 kr.	Heller
		36
		32
		28
		24
		22
		20
		12
		6
		2
		24
		26
		20·2
		22·4
		24·8
		26
		18·6
		10
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen Seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen sind an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt

2544

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Nanen und im	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2 / 3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Das Zugeständniss wird gemacht												
a) Baumaterialien, insoweit selbe unter die Artikel des Ausnahmetarifes III eingereiht sind, ferner Gips, Dachpappe, Gerüstmateriale, sowie Baurequisiten für Hochbauten, Eisenbahnbaurequisiten, wie: Handkarren, Schiebtruhen, Rollbahnwagen, alte Rollbahnschienen u. dgl.			Allen Stationen des Hauptbahnnetzes	Allen Stationen dss Hauptbahnnetzes	ad a) und b) Bei Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen; Auf- und Abladen der Sendnngen durch Organe, bezw. auf Kosten der bauführenden Firma; ad c) Bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge: ad a), b) und c) Verwendung der Sendungen bei solchen Nordbahn-Banherstellnngen, für welche in den Bauverträgen die Gewährnng der nebenbezifferten Frachtbegünstignngen ausdrücklich vorgesehen ist; Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897		ad a) 0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix			Im Rückvergütnngswege	Auf die bauführende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der den Bau leitenden oder beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei Bauherstellungen der vorbezeichneten Art verwendet wurden. Diese Frachtdocumente, welche spätestens zwei Monate nach Vollendung der Bauarbeiten vorgelegt werden müssen, werden nicht wieder zurückgestellt	Die nebenstehend angeführten Frachtermässigungen können durch die bauführende Firma nur dann in Anspruch genommen werden, wenn von derselben sofort nach Erstehung der Bauarbeiten über diese Inanspruchnahme Anzeige an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erstattet wird
b) Gerüstmateriale, Baurequisiten für Hochbauten, Eisenbahnbaurequisiten, wie: Handkarren, Schiebtruhen, Rollbahnwagen, alte Rollbahnschienen u. dgl., beim Rücktransport in die Depotstation													
c) Einrichtungsgegenstände, wie: Thüren, Fenster, Thür- und Fensterstöcke, Beschläge, Fusshöden und Fussbodentheile, Eisenconstructionstheile für Dachstühle, dann Steinmetz-, Tischler-, Zimmermanns- und Schlosserarbeiten													
									ad c) 0·30 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg	ad b) 0·132 kr. pro 100 kg nnd 1 km fix			

Fortlaufende Nummer	2545	2546	2547	2548
Die Publication erfolgt von der Eisenbahn und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Steinsalz der Pos. S - 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	des Ausnahmetarifes 25 (Düngemittel) des Sächsisch-Westösterr. - Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Kapselscherben als Frachtgut	Schieferthon, gebrannt, als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Halsbrücke, Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen	Karlsbad	Altkladno
				Duby
				Kladno
				Wotwowitz
			via Eger	via Hostiwitz – Smichow
nach	Olmütz transito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegene Stationen)	jenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, hinsichtlich welcher directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes 25 für Freiberg in Sachsen, und zwar sowohl im Haupttarife, als auch in den hiezu erschienenen Nachträgen, nicht aber für Halsbrücke bestehen	Z l i v	Z l i v
	Olmütz transito (für Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis inclusive Morawan)			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** · Aufgabe in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	der im Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandsgütertarife vom 1. Juni 1892 für die Anwendung des Ausnahmetarifes 25 vorgesehenen Bestimmungen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892 des Tarifes für den Sächsisch - Westösterr. - Ungarischen Eisenbahnverband	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es besteht kein directer Frachtsatz	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	67·8 kr. | 74·6 kr.	Zuschlag von 2 Pfennig für 100 kg zu den im Sächsisch-Westösterr. - Ungarischen Verbandsgütertarife vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen für den Verkehr mit Freiberg i. Sachsen vorgesehenen bezüglichen Frachtsätzen	85 Heller	Heller: 91 | 84 | 89 | 90
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses			
Besondere Bemerkungen				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
66	Nr. 144 vom 15. December 1896	2398	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	diversen Stationen	In der Rubrik 5 ist die Stationsbezeichnung „Casmuk“ auf „Zasmuk“ richtig zu stellen	
67	Nr. 144 vom 15. December 1896	2413	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	diversen Stationen	Prag Smichow transit Prag St.E.G. transit Prag St.E.G. loco Bubna St.E.G. Lieben St.E.G.	In der Rubrik 14, letzte Zeile, ist das Wort „Frachtsendungen“ zu streichen und mit „Frachtsätze“ zu ersetzen	

Offert-Ausschreibung.

Für die im Baue befindlichen Linien Chodorów—Podwysokie, Beraun—Dusnik und Barzdorf—Jauernig ist die **Lieferung und Aufstellung von eisernen Brücken** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blechbrücken und Gitterbrücken im Gesammtgewichte von rund 360 tons.

Die Brücken sind aus weichem Martinflusseisen, das im basischen Verfahren erzeugt wurde, herzustellen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien (XV. Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis **längstens 30. December 1896, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien (XV. Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im December 1896.

Das k. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Licitations-Kundmachung.

Am **30.**, eventuell auch noch am **31. December 1896** werden von 9 Uhr Früh an in der **Gepäckabgabshalle** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) diverse Fundgegenstände** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem k. k. Bahnbetriebsamte Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) zur Einsicht auf.

Wien, im December 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. u. k. priv.

Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten (517)

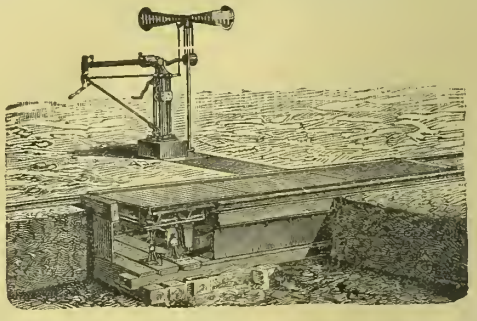
CENTRALE:

I., Akademiestrasse 4 **WIEN** I., Maximilianstrasse 8

(Kärnthner-Ring)

Filiale: BUDAPEST, Andrássystrasse I

erzeugen: **Locomotiv-, Waggon-, Strassenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwaagen, Gold-, Silber-** und alle Gattungen **Schalen-Waagen** etc.



Schember's Patent-Waggon-Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung, auf Mauerwerk ruhend oder in gusseisernen Kasten montirt, **mit Scalen- und Registrir-Einrichtung für die ganze Tragkraft.**

In Anwendung auf sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 147. **Wien, 22. December 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes. — Eisenbahntarife für russisches Getreide. — Die technische und ästhetische Durchbildung der gesammten Anlagen zwischen der Franzensbrücke und Augartenbrücke in Wien. — Eisenbahn über den Simplon. — Elektrische Bahn über den grossen St. Bernhard. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Die Abwendung von Nachtheilen, welche in Folge von Bauführungen den Nachbarn durch Regenwasser erwachsen können, ist — sofern die Competenz der Gerichtsbehörden nicht platzzugreifen hat — Sache der Baubehörden.**
2. **Welche Vorbeugungsmassregeln zu treffen sind, haben die Baubehörden nach freiem Ermessen zu bestimmen.**
3. **Der Umstand, dass die oberste Instanz unterlassen hat, eine vom Recurrenten begehrte commissionelle Erhebung anzuordnen, begründet keine Mangelhaftigkeit des Verfahrens, wenn die Bauordnung eine solche Massnahme blos für das Verfahren erster Instanz vorschreibt.**

Die Bewilligung zum Baue eines Wohnhauses an der zur Station Schwarzach in Vorarlberg führenden Zufahrtsstrasse wurde Seitens der Gemeindevorstehung an mehrere Bedingungen geknüpft, darunter an jene, dass die Ableitung des Wassers der Dachrinne in einer weder die Strasse vor dem Hause, noch den Weg hinter demselben belästigenden Weise zu erfolgen habe, ferner dass der Bauwerber zum bleibenden Schutze eines benachbarten Anwesens gegen den Wasserabfluss von der Zufahrtsstrasse bis zu einer weiteren, näher bezeichneten Wegparcelle eine solide Mauer in bestimmten Dimensionen auf eigene Kosten und auf eigenem Grunde auszuführen und bleibend zu erhalten habe.

Dieser Auftrag war im Instanzenzuge vom Vorarlberger Landesausschusse mit Entscheidung vom 18. Mai 1893, Z. 2320, aufrecht erhalten worden und wurde vom Bauwerber beim Verwaltungs-Gerichtshofe in Beschwerde gezogen, wobei a) Mangelhaftigkeit des Verfahrens und b) Gesetzwidrigkeit der Entscheidung in merito geltend gemacht wurde. Ad a) wurde als Grund angeführt, dass der Landesausschuss es unterlassen habe, über den Recurs des Beschwerdeführers die begehrte commissionelle Erhebung an Ort und Stelle einzuleiten; ad b) wurde hervorgehoben, dass die Pflicht, für die Ableitung des Regenwassers zu sorgen, der Gemeinde, nicht aber dem Bauwerber obliege.

Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen, wobei der Verwaltungs-Gerichtshof von folgenden Erwägungen ausging:

Ad a) Die Bauordnung vom 20. März 1886, L.-G.-Bl. Nr. 19, schreibt allerdings den Localaugenschein und die Zuziehung der Nachbarn für die vom Gemeindevorsteher zu pflegende Verhandlung erster Instanz vor; eine solche Massnahme ist aber im weiteren Instanzenzuge durch das Gesetz nicht angeordnet, und ist dann um so überflüssiger, wenn der Beschwerdeführer im Recurse nicht jene Punkte bezeichnet hat, welche seiner Ansicht nach in den Feststellungen der commissionellen Erhebung erster Instanz ergänzungsbedürftig wären.

Ad b) Die Abwendung von solchen Nachtheilen, welche in Folge von Bauführungen den Nachbarn durch Regenwasser erwachsen können, ist, soweit nicht das Civilrecht Anwendung findet und die Competenz des ordentlichen Richters platzzugreifen hat, Sache der Bauordnung und der Baubehörden, weshalb dieselben auch mit Recht jene Vorkehrungen angeordnet haben, welche sie zur Abwendung der durch die Bauführung verursachten Nachtheile für nothwendig erachten. Die Art und Weise aber, wie derlei Nachtheilen am besten vorgebeugt werden kann, ist von den Baubehörden nach freiem Ermessen zu bestimmen, und entzieht sich demnach deren Beurtheilung der Competenz des Verwaltungs-Gerichtshofes.

(Erkenntniss vom 11. October 1894, Z. 3681; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 866.)

Eisenbahntarife für russisches Getreide.

Die Handels- und Gewerbekammer in Brody hat in einer an das k. k. Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe eine Reihe von Wünschen betreffend Abänderung der für den Getreideverkehr aus Russland nach und durch Oesterreich bestehenden Tarife und Tarifbestimmungen vorgebracht, welche auf eine weitere Begünstigung dieses Verkehres abzielen.

Mit Rücksicht auf die von der Handels- und Gewerbekammer in Brody diesbezüglich vertretenen Interessen des Handelsstandes in Ostgalizien einerseits und die durch den in Rede stehenden Verkehr berührten Interessen der landwirthschaftlichen Production in Galizien und der Bukowina andererseits hat das k. k. Eisenbahnministerium behufs Klarstellung der einschlägigen Verhältnisse eine Enquête unter Zuziehung von Vertretern der k. k. Ministerien des Ackerbaues, des Handels und der Finanzen, sowie der Handelskammern und landwirthschaftlichen Corporationen in Galizien und der Bukowina veranstaltet, welche am 16. d. M. unter dem Vorsitze des Sectionschefs Dr. Liharzik stattgefunden hat.

Bei dieser Enquête, welche naturgemäss nur einen informatorischen Charakter hatte, wurden vorerst die bestehenden Tarife für den russischen Getreideverkehr nach und durch Oesterreich einer eingehenden Erörterung unterzogen, und es wurde Seitens der Vertreter der Staatseisenbahn-Verwaltung nachgewiesen, dass diese Tarife lediglich auf der Concurrenz beruhen, welche sich hinsichtlich des Verkehres nach Oesterreich über die Grenzstation Granica und hinsichtlich des Verkehres nach Norddeutschland über die deutsch-russischen Grenzübergangspunkte ergibt, so zwar, dass hiedurch die Absatzverhältnisse für das russische Getreide weder in Oesterreich, noch auf den deutschen Märkten verbessert werden, sondern lediglich dahin getrachtet wird, die bezüglichen Transporte über die Staatsbahnlinien in Galizien zu leiten.

Seitens des Vertreters der Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, Herrn Landtags-Abgeordneten Doctor Pilat, sowie Seitens des Vertreters der Handels- und Gewerbekammer in Lemberg, Herrn Dr. Kollischer, wurde anerkannt, dass in der Ueberleitung des Transitverkehres aus Russland nach Deutschland über die österreichischen Linien, bezw. durch die hiezu erforderlichen Tarifmassnahmen eine Beeinträchtigung galizischer Productions-Interessenten nicht zu erblicken ist, jedoch zugleich die Anschauung vertreten, dass die für den russischen Getreideverkehr nach Oesterreich in den einzelnen Relationen eingeführten Frachtsätze auch für den Locoverkehr der österreichischen Grenzübergangs-Stationen und der nahegelegenen galizischen Stationen zugestanden werden sollten.

Seitens der Vertreter der Handelskammern in Krakau, Brody und Czernowitz, sowie der Geschäftshalle in Podwołoczyska wurde das Interesse des galizischen Handelsstandes an der Ueberleitung des russischen Getreideverkehres nach und durch Oesterreich über die österreichischen Bahnwege via Podwołoczyska, Brody und Nowosielitza erläutert und darauf hingewiesen, dass auf Grund der bestehenden Tarife der Concurrenz der ausserösterreichischen Bahnwege noch nicht genügend Rechnung getragen sei, insbesondere wenn ausser den Bahnwegen über Granica und die deutsch-russischen Grenzübergangspunkte auch noch die Verkehrswege über Odessa und Königsberg i. Pr. ins Auge gefasst werden.

Dieselben führten sonach aus, dass es sich ihnen keineswegs um Erlangung von Tarifzugeständnissen für das russische Getreide in höherem Masse, als solche diesem ohnehin auf ausserösterreichischen Wegen zur Verfügung stehen, sondern nur darum handle, durch Ermöglichung der Bedienung des russischen Verkehres über die Grenzstationen Brody, Podwołoczyska und Nowosielitza an dem Handel mit russischem Getreide Theil nehmen zu können.

Nach dieser allgemeinen Erörterung wurde in die Behandlung der von der Handels- und Gewerbekammer in Brody vorgebrachten Wünsche eingegangen, aus welchen anzuführen sind: die Ausdehnung der für das russische Ferngebiet geltenden niedrigeren Tarife auf Stationen des russischen Nahegebietes, die gleichmässige Behandlung der in den russisch-österreichischen Grenzstationen per Achse zugeführten Sendungen mit jenen, welche daselbst per Bahn anlangen, sowie die Herabsetzung der Ueberfuhrs- und Manipulationsgebühren in diesen Stationen, die Erweiterung des Verfügungsrechtes der Absender, die Auflassung der von den österreichischen Bahnverwaltungen geforderten Reverse für Getreidesendungen, welche alla rinfusa zur Auflieferung gelangen, die Zulässigkeit der Ergänzung solcher Sendungen durch Beiladung von in Säcken verpacktem Getreide, sowie endlich die Herabsetzung der Wagenstandgelder, bezw. die Verlängerung der Entladefristen.

Die diesbezüglich massgebenden Verhältnisse wurden unter Berücksichtigung der von den Vertretern der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung gegebenen Aufklärungen einer eingehenden Erörterung unterzogen.

Das Ergebniss dieser Enquête wird nunmehr den Gegenstand der Erwägungen des k. k. Eisenbahnministeriums, sowie der ressortmässig betheiligten Ministerien zu bilden haben.

Die technische und ästhetische Durchbildung der gesammten Anlagen zwischen der Franzensbrücke und der Augartenbrücke in Wien.

Wie bereits mitgetheilt, hat die Commission für Verkehrsanlagen in ihrer am 5. December abgehaltenen Vollversammlung den Beschluss gefasst, an die Gemeinde Wien zu dem Zwecke heranzutreten, um den künstlerischen Beirath für die Verkehrsanlagen und die Donauregulirung, Architekten Oberbaurath Otto Wagner, mit der Ausarbeitung eines detaillirten Projectes zu betrauen, nach welchem die einheitliche Ausgestaltung der in der Donaucanalstrecke Franzensbrücke—Augartenbrücke herzustellenden Bauanlagen (Quaimauern, Brücken, Stadtbahn etc.) zu erfolgen hätte. Bezüglich der Projectsgenehmigung und Ausführung der einzelnen Bauwerke bleibt den berufenen Factoren (Commission für Verkehrsanlagen, Donauregulirungs-Commission, Gemeinde Wien) die Schlussfassung in vollem Umfange gewahrt.

Durch diese einheitliche Projectsverfassung soll für die Detailausgestaltung dieses Stadttheiles ein fester Rahmen geschaffen werden, dessen Feststellung sich unter dem massgebenden Einflusse künstlerischer Inspiration vollzieht. Der Verkehrsanlagen-Commission lag bei ihrer Beschlussfassung ein vom Oberbaurathe Wagner verfasstes Exposé vor, in welchem die Grundzüge für die technische und ästhetische Durchbildung der geplanten Anlagen aufgestellt sind.

Oberbaurath Wagner geht von der Ansicht aus, dass die

bisherigen Projecte, welche sich auf die Trasse der Donaucanallinie, die Situirung der Einsteighallen, sowie der künftigen Ferdinandsbrücke beschränken, zu einer allseits befriedigenden Lösung der Frage nicht ausreichen. Der reine Utilitätsstandpunkt, der heutzutage leider nur zu oft eingenommen werde, sei in dem vorliegenden Falle nicht zu rechtfertigen. Galerie, Einsteighallen und Brücke befinden sich auf einem der schönsten Punkte Wiens. Es sei daher nothwendig, dass die Kunst zum Worte gelange, will man nicht eine der Reichshauptstadt unwürdige Lösung schaffen. Einsteigpavillons in künstlerisch unzulässigen Dimensionen müssen daher von der Strassenbahn verschwinden, und eine Brücke darf nicht zum Terrainausgleich zweier Strassen, welche über einen Fluss führen, herabsinken. Das Bestreben muss vielmehr dahin gehen, die Einsteigpavillons zierlich zu gestalten und sie als stärkere Betonung des Brückenkopfes zu benützen, den Brückenkopf selbst in einer Weise auszuzeichnen, dass der die Brücke Passirende schon von grösserer Entfernung auf das sich Darbietende vorbereitet werde.

Oberbaurath Wagner gelangt endlich zu folgendem Vorschlage:

„Die Durchführung der grossen Aufgaben, welche die Neugestaltung unserer Vaterstadt bezwecken, an welcher sich die Spitzen der Intelligenz, beinahe möchte man sagen, der grösste Theil der Bevölkerung betheiligten, schreitet einer glücklichen Lösung entgegen. Mit nicht geringem Stolze werden die Bewohner Wiens auf die durchgeführte Stadtverschönerung, auf das grosse Werk der Donaucanal-Regulirung, auf die neuen Verkehrsmittel und auf die Vervollkommnung der hygienischen Einrichtungen blicken. Es muss daher als naheliegend bezeichnet werden, diese vier grossen, in verhältnissmässig kurzer Zeit durchgeführten Werke festzuhalten und sie der Nachwelt in bleibende Erinnerung zu bringen."

In einer der Commission vorgelegten Studie wird dieser Gedanke näher ausgeführt. Die durch freistehende Säulenpaare ausgezeichneten Brückenköpfe sollen nebst ihrer ästhetischen Nothwendigkeit auch die vier gigantischen Arbeiten, welchen eine völlige Neugestaltung Wiens zu danken ist, verewigen. Dies soll in folgender Weise durchgeführt werden:

Auf diesen Säulen wären von Puttifiguren gehaltene Tafeln anzubringen; dieser plastische Schmuck hätte mit den Attributen von Feuer, Wasser, Erde, Luft die Verkehrsmittel, die Donaucanal-Regulirung, die Stadtverschönerung und die hygienischen Einrichtungen symbolisch darzustellen. Falls jede der beiden Commissionen (Donauregulirung und Verkehrsanlagen), der Stadterweiterngsfonds und die Gemeinde Wien die verhältnissmässig nicht allzu hohen Kosten für die Herstellung je Eines dieser Pylonen übernehmen wollten, würde die Durchführung der besprochenen, vom künstlerischen Standpunkte gewiss beachtenswerthen Idee keiner finanziellen Schwierigkeit begegnen.

Ob diese Anregung praktisch weiter verfolgt werden kann, wird allerdings davon abhängen, ob sie in den betheiligten Kreisen den nöthigen Anklang findet und wie die heranzuziehenden Factoren zu derselben auch mit Rücksicht auf die ihrer autonomen Entschliessung vorgezeichneten Competenzgrenzen Stellung nehmen werden. Für die einheitliche und formschöne Disposition der zu schaffenden Gesammtanlage kann es aber nur als grosser Vortheil betrachtet werden, wenn die grundlegende Projectsarbeit in die Hand eines hochbegabten Künstlers gelegt wird, dessen Leistungen sich der ungetheilten Anerkennung erfreuen.

Eisenbahn über den Simplon.

Die zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossene Convention über den Bau der Bahn über den Simplon bedarf, wie bekannt, nur mehr der Genehmigung der Parlamente beider Staaten, um perfect zu werden; die Vorlage soll noch im December erfolgen, und die Convention wird voraussichtlich sicher beiderseits angenommen werden.

Von ganz competenter Seite wird aber auf einen gewichtigen Umstand aufmerksam gemacht, der die Ausführung der Bahn nicht nur verzögern, sondern auch eventuell auf unbestimmte Zeit unmöglich machen könnte. Nachdem das Schweizervolk in der Abstimmung vom 4. October das Gesetz über das Abrechnungswesen der Eisenbahnen angenommen hat und dieses Gesetz eine strenge Organisation der staatlichen Controle und Aufsicht über das Rechnungswesen der verschiedenen schweizerischen Eisenbahngesellschaften mit sich bringt, um in Rücksicht auf die beinahe sicher, soweit es sich heuer beurtheilen lässt, früher oder später erfolgende Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen, nicht nur die Betriebs- und Bauausgaben, sondern auch die Reineinnahmen präcisiren zu können, taucht die Befürchtung auf, dass gerade diese Verstaatlichungspolitik einen Hemmschuh für den Simplondurchstich bilden könnte.

Vorausgesetzt, dass der Bund auf das Jahr 1903 die Eisenbahnen nicht ankaufe, jedoch immer die Verstaatlichungspolitik verfolge, welche darin bestehen muss, das Eisenbahnvermögen möglichst zu entwerthen und den Eisenbahnen so viel als möglich sei es auch unnöthige Ausgaben aufzuzwingen, ferner vorausgesetzt, dass alle Verhandlungen zwischen den beiden Staaten endgiltig zum Abschluss gelangt seien, frägt es sich jedoch, ob die Capitalisten noch immer geneigt sein werden, ihr Vermögen in schweizerischen Eisenbahnpapieren anzulegen, nachdem der Bund das Princip ausgesprochen hat, das die Concessionen, die doch die einzige Garantie für die Capitalisten bilden, für den Staat nicht bindend seien. Der Umstand, dass nach Annahme des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen die Actien der Jura-Simplonbahn sofort um mehr als 20 Francs zurückgingen, spricht klar das Misstrauen der Capitalisten der Bundespolitik gegenüber aus. Deshalb ist leicht der Schluss zu ziehen, dass, solange die Bundesregierung nicht ihre Ansichten über die Rechte der Actionäre ändert, auf das Privatvermögen für den Bau der Bahn über den Simplon sehr wenig gerechnet werden darf.

Andererseits auch vorausgesetzt, dass sich der Bund zur Verstaatlichung entschlösse, ist es dann wahrscheinlich, dass er zur Schuld von einer Milliarde etwa, die er für diese Operation aufnehmen müsste, auch noch gewillt sein wird, sich andere 80 Millionen, welche zum Simplondurchstich nothwendig sind, aufzubürden? Und zu welchem Course wäre er gezwungen, dieses enorme Anlehen aufzunehmen? Dazu ist noch zu bemerken, dass der Bund in Folge dieser Verstaatlichung auch noch andere sehr schwierige Angelegenheiten (Organisation der Oberleitung und des Personales u. s. w.), die sich immer bei einem Regimewechsel einstellen, zu ordnen haben wird. Aus den Verhandlungen in der Bundesversammlung wird es sich jedenfalls herausstellen, ob nicht etwa zwischen der Jura-Simplonbahn und dem Bunde besondere Abmachungen getroffen worden seien, welche die oben aus einander gesetzten Darlegungen dementiren können.

Die Cantone halten die ihrerseits versprochenen Beisteuern aufrecht unter der Bedingung, dass die Ratification der italienisch-schweizerischen Conventionen erfolge, bevor über die Subventionen berathen würde.

Ob nicht dieser Vorbehalt auch eine Ueberraschung mit sich bringen könnte?

Auch die Handelskammer von Mailand, während sie die baldige Ratification der Convention befürwortete, forderte die interessirten Provinzen, Gemeinden, Handels- und Industriekreise auf, die zu bewilligenden Subventionen vom Bau der die directe Verbindung Mailands mit dem Simplon herstellenden Linie Arona—Ornavasso abhängig zu machen, welcher vom Staate dieselbe Subvention bewilligt werden müsste, wie für die neuen Linien, die Piemont mit dem Simplon verbinden sollen.

Elektrische Bahn über den grossen St. Bernhard.

Während sich gegen den Simplondurchstich oberwähnte Schwierigkeiten entgegenstellen, hat sich in Piemont und ganz besonders in Turin eine starke Bewegung zu Gunsten des Baues einer Bahn über den grossen St. Bernhard geltend gemacht. Deputirte, Handelskammern, Landtage und Industriekreise setzen nun alle Hebel in Bewegung, um das vom Ingenieur Fell ausgearbeitete Project zur Annahme zu bringen. In einem detaillirten Berichte der Handelkammer von Turin an die Regierung sind alle Vortheile angeführt, die diese Bahn mit sich bringen würde.

Ein Syndicat von englischen Capitalisten würde das nöthige Capital, welches beiläufig auf 40 Millionen geschätzt wird, aufbringen, ohne dass von der Regierung, den Provinzen und den Gemeinden irgend eine Subvention verlangt würde. Ingenieur Fell und Genossen würden sich mit der moralischen Unterstützung der betheiligten Kreise begnügen, um die Concession zu erhalten. Das Syndicat rechnet auf eine Jahreseinnahme von 40—50.000 Francs pro Kilometer. Die Länge der elektrisch zu betreibenden Bahn zwischen Aosta und Martigny würde 60 Kilometer betragen. Die Kürzungen der internationalen Verbindungen wären für Turin allerdings ganz bedeutende, so z. B. der Durchlauf Turin-Lausanne und Brüssel würde um 100 Kilometer abgekürzt, Turin-Calais um 25 Kilometer u. s. w.

In der Zwischenzeit hat der Ingenieur Fell sein Project der Regierung vorgelegt und um die Concession zum Baue und Betriebe der Bahn nachgesucht; in London hat sich ferner bereits die „The Great St. Bernhard Railway Concessionary-Company“ constituirt, die das nöthige Capital aufbringen soll. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Aufstellung eines Wagenkastens als Depot in Opatowitz und Errichtung eines Schuppens in Rossitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Aufstellung eines Wagenkastens als Depot und Lampisterie in der Station Opatowitz und die Errichtung eines Schuppens für Bahnerhaltungszwecke in der Station Rossitz ertheilt. [E.-M.-Z. 9537/IV.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Umwandlung eines Schubschrankens in einen Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Königinhof hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umwandlung des sperrbaren Schubschrankens in km 40·7/8 der Strecke Josefstadt—Reichenberg in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerke anberaumt. [G.-I.-Z. 21.204.]

— (Linie Josefstadt—Liebau: Verlängerung des Güterschuppens in Roth-Kosteletz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Verlängerung des Güterschuppens in der Station Roth-Kosteletz der Linie Josefstadt—Liebau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9868/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Umbau der Rampencanäle in km 24·871 und 24·911: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über den Umbau der rechtsseitigen Rampencanäle bei den Wegübersetzungen in km 24·871 und 24·911 zwischen den Stationen Unter-Morchenstern und Unter-Tannwald der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8743/IV.]

Projectirte Eisenbahn Stryj-Chodorow. (Trassenrevision.) Die von der k. k. Statthalterei in Lemberg für den 27. und 28. November anberaumt gewesene Trassenrevision des Vorprojectes für die normalspurige, als Hauptbahn zweiten Ranges intendirte Bahnlinie von Stryj nach Chodorow wurde unter Leitung des k. k. Statthaltereirathes Leopold Morawetz vorgenommen und bei derselben die Projectslinie als Grundlage für die Ausarbeitung des Detailprojectes als geeignet erachtet. [E.-M.-Z. 8340/IV.]

Schleppbahn zur Actienzuckerfabrik in Vinař. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal hat die politische Begehung hinsichtlich des von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung einer zwischen den Stationen Satalic und Cakovic in km 17·1/2 der Strecke Prag—Neratovic abzweigenden, zur landwirthschaftlichen Actienzuckerfabrik in Vinař führenden Locomotiv-Schleppbahn, auf den 22. December unter der Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes in Karolinenthal anberaumt. [E.-M.-Z. 16.083/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Rakonitz-Pladen. (Fahrplan.) Vom Tage der Betriebseröffnung an gehen von Rakonitz ab Züge um 10 U. und um 5 U. 50 M., Ankunft in Pladen 11 U. 39 M., bezw. 7 U, 27 M.; von Pladen ab 7 U. 26 M. und 12 U. 20 M.; Rakonitz an 9 U. 5 M. und 2 U. 2 M.

Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal. (Fahrplan.) Vom Tage der Betriebseröffnung an gehen von Schlackenwerth ab Züge um 8 U. 35 M. und 8 U. 55 M., Ankunft in Joachimsthal um 9 U. 15 M. und 9 U. 35 M.; von Joachimsthal ab um 6 U. 20 M. und 5 U., Schlackenwerth an um 7 U. und 5 U. 40 M.

Ausland.

Deutsches Reich. (Aufbesserung der Gehälter der Eisenbahnbeamten des Deutschen Reiches.) Die Ergänzung zum Entwurfe des Reichshaushaltsetats für das Jahr 1897/98, die dem Reichstage zugegangen ist, enthält — nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ — nur eine Forderung, und zwar von 10,150.000 Mk. zu Besoldungsverbesserungen, die durch eine Denkschrift begründet und durch eine Berechnung des Bedarfes bei dem entsprechenden Capitel der fortdauernden Ausgaben ergänzt wird.

In dem Nachtragsetat werden für Eisenbahnbeamte die folgenden Besoldungsverbesserungen ausgeworfen:

a) Reichseisenbahnamt: für einen Präsidenten 20.000 (15.000*) Mk.; 7 vortragende Räthe 7500—11.000, durchschnittlich 9250 Mk. (7500—9900, durchschnittlich 8700 Mk.); 1 Bureauvorsteher 6000 (5400) Mk.; 21 expedirende Secretäre und Calculatoren, Registratoren und Kanzleivorsteher 3000 bis 6000, durchschnittlich 4500 Mk. (3000—5400, durchschnittlich 4200 Mk.); 3 Secretariats- und Registraturassistenten

*) Die in Parenthese stehenden Zahlen sind die bisherigen Besoldungen.

2100—3000, durchschnittlich 2550 Mk. (2100—2700, durchschnittlich 2400 Mk.).

b) Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen: für 3 vortragende Räthe 7500—11.000, durchschnittlich 9250 Mk. (7500—9900, durchschnittlich 8700 Mk.); 1 ständiger Hilfsarbeiter 5700—7200, durchschnittlich 6450 Mk. (5400—6000, durchschnittlich 5700 Mk.); 4 expedirende Secretäre, Calculatoren und Registratoren 3000—6000, durchschnittlich 4500 Mk. (3000—5400, durchschnittlich 4500 Mk.).

c) Betriebsverwaltung der Reichseisenbahnen: für 14 Mitglieder der General-Direction 4700—7700, durchschnittlich 6200 Mk. und 800 Mk. Zuschuss (4700—6500, durchschnittlich 5600 Mk. und 800 Mk. Zuschuss); 11 Eisenbahn-Betriebsdirectoren 4600—7000, durchschnittlich 5800 Mk. und 600 Mk. Zuschuss (4600—5800, durchschnittlich 5200 Mk. und 800 Mk. Zuschuss; 1 Hauptcassen-Rendanten 5300—5900, durchschnittlich 5600 Mk. und 400 Mk. Zuschuss (4100—5900, durchschnittlich 5000 Mk. und 520 Mk. Zuschuss); 35 Vorstände der Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsinspectionen und Stellvertreter der Vorsteher des betriebstechnischen, des bautechnischen und des maschinentechnischen Bureau 4100 bis 6800, durchschnittlich 5450 Mk. und 400 Mk. Zuschuss (4100—5300, durchschnittlich 4700 Mk. und 400 Mk. Zuschuss); 1 Telegraphen-Oberinspector 4100—6800, durchschnittlich 5450 Mk. und 400 Mk. Zuschuss (4100—5900, durchschnittlich 5000 Mk. und 320 Mk. Zuschuss); 12 Bau- und Maschineninspectoren 4100—6200, durchschnittlich 5150 Mk. und 400 Mk. Zuschuss (4100—5300, durchschnittlich 4700 Mk. und 400 Mk. Zuschuss); 8 Eisenbahn-Betriebscontrolore 3300—4500, durchschnittlich 3900 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2700—3900, durchschnittlich 3300 Mk. und 600 Mk. Zuschuss); 1 Hauptcassen-Cassier 3300—4500, durchschnittlich 3900 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2400—3900, durchschnittlich 3150 Mk. und 450 Mk. Zuschuss); 2 Stationsvorsteher zu Strassburg und Metz 2700—4500, durchschnittlich 3600 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2700—3900, durchschnittlich 3300 Mk. und 600 Mk. Zuschuss); 19 Stationsvorsteher 1. Classe 2700—4500, durchschnittlich 3600 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2400—3500, durchschnittlich 2950 Mk. und 500 Mk. Zuschuss); 22 Stationscassen-Rendanten und Güterexpedienten 1. Classe 2700 bis 4500, durchschnittlich 3600 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2700—3500, durchschnittlich 3100 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 29 technische Eisenbahn-Secretäre 2400—4500 Mk., durchschnittlich 3450 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2400 bis 3900, durchschnittlich 3150 Mk. und 450 Mk. Zuschuss); 5 Werkstättenvorsteher 2400—4500, durchschnittlich 3450 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2400—3900, durchschnittlich 3150 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 228 nichttechnische Eisenbahn-Secretäre 2100—4500, durchschnittlich 3300 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2400—3900, durchschnittlich 3150 Mk. und 450 Mk. Zuschuss); 5. Materialienverwalter 1. Classe 2100—4500, durchschnittlich 3300 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2400—3300, durchschnittlich 2850 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 92 Stationsvorsteher 2. Classe 2100—3300, durchschnittlich 2700 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2100—2900, durchschnittlich 2500 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 62 Stationscassen-Rendanten und Güterexpedienten 2. Classe 2100—3300, durchschnittlich 2700 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2100—2900, durchschnittlich 2500 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 32 Bahnmeister 1. Classe 2100—3300, durchschnittlich 2700 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2100—2900, durchschnittlich 2500 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 33 Werkmeister 2100—3300, durchschnittlich 2700 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (2100—2900, durchschnittlich 2500 Mk. und 300 Mk. Zuschuss); 168 Betriebssecretäre 1800—3300, durchschnittlich 2550 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (1800—3000, durchschnittlich 2400 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 30 Bureauassistenten, sowie 596 Stationsaufseher und Stationsassistenten 1800—3000, durchschnittlich 2400 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (1800—2500, durchschnittlich 2150 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 113 Bahnmeister 1800—3000, durchschnittlich 2400 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (1800—2400, durchschnittlich 2100 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 11 Telegraphencontrolore 1800—3000 Mk., durchschnittlich 2400 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (1950—2550, durchschnittlich 2250 Mk. und 120 Mk. Zuschuss); 8 Materialienverwalter 2. Classe 1800—3000, durchschnittlich 2400 Mk. und 240 Mk. Zuschuss (1800—2500, durchschnittlich 2150 Mk. und 240 Mk. Zuschuss); 441 Locomotivführer 1500—2500, durchschnittlich 2000 Mk. und 240 Mark Zuschuss (1500—2300, durchschnittlich 1900 Mk. und 240 Mk. Zuschuss).

Von den in der Ergänzung zum Entwurfe des Reichshaushaltsetats zu Besoldungsaufbesserungen verlangten 10,150.000 Mk. entfallen auf Beamte: a) des Reichseisenbahnamtes 19.000 Mk., b) des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen 3600 Mk. und c) der Betriebsverwaltung der Reichseisenbahnen 374.620 Mk.; insgesammt somit auf Besoldungsaufbesserungen der Eisenbahnbeamten 397.220 Mk.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. December.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

18. Decbr., um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Sultan", Capitän P. Bonomo, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

19. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän G. Wesely, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puncischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa und Cattaro (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

22. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Oreste", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Zlarin, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän S. Rubesch, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um ½1 Uhr Nachmittags (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Stepbanie", Capitän B. Codol, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

18. Decbr., Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
21. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän M. Mareglia,
23. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. Decbr., um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

20. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Jupiter", Capitän A. Mocolc, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanelleu, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

23. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Capitän A. Orlaudo, mit Berührung von Briudisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca, Limassol und Rhodus.

24. „ um 11 Uhr Vormittags (Eildampfer Levante—Batum), Dampfer „Diana", Capitän V. Gherzmann, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantiuopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Rizeh, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Chios und Smyrna und in Constantinopel nach Varna, Burgas, Kustendje und Odessa.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Decbr., um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe. Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Jänner 1897, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 6. Juli:

Matraer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Am 2. November:

Ungarische 4½ pCt. Staatseisenbahn-Goldanleihe (Rückzahlung ab 2. Februar 1897).

Am 21. November:

Localbahn Potschehrad-Wurzmes. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli 1897).

Am 1. December:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1874 (Rückzahlung ab 1. Juni 1897).

Südbahn-Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Mai 1897); 3 pCt. Prioritäten, Serie A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897); Serie X (Rückzahlung ab 1. April 1897).

Am 4. December:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1897).

Mährische Grenzbahn. (Liquidation.) Laut Kundmachung vom 11. Juni 1896 der bestandenen k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurden die Besitzer der bis dahin noch nicht durch Umtausch gegen 4percentige Kronen-Prioritätsobligationen ausser Verkehr gesetzten Actien der Mährischen Grenzbahn aufgefordert, dieselben in der Zeit bis einschliesslich 15. Juli 1896 zum Umtausche bei der Hauptcasse der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen einzureichen. Nach Ablauf dieser Frist und mit besonderer Zustimmung bis 29. August 1896 sind 565 Stück Actien der Mährischen Grenzbahn im Ausstande geblieben. Das auf diese Actien entfallende Aequivalent, d. i. 56 Stück 4percentige Kronen-Prioritätsobligationen der Mähr. Grenzbahn à Nominale fl 200 = Nominale fl. 11 200 mit Coupon per 1. März 1895, ferner der Baarbetrag per fl. 93, nebst 4percentigen Zinsen vom 1. September 1894 bis zum Erlagstage, endlich der weitere Baarbetrag per ö. W. fl. 226 wurde zu Gunsten der Berechtigten gerichtlich erlegt und hat das k. k. Handelsgericht mit Bescheid vom 20. November 1896, Z. 234.541/6, diesen Erlag zu Gerichtshanden angenommen und Herrn Dr. Johann Stirner, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, zum Curator für die unbekannten Besitzer jener Actien bestellt. Die Liquidation ist sohin zum Abschlusse gelangt, und wird nunmehr die Löschung der Liquidationsfirma erfolgen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft (Capitalsrückzahlung.) In Ausführung des in der am 20. April 1895 abgehaltenen 37. ordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlusses werden die sämmtlichen, noch im Umlaufe befindlichen Schuldverschreibungen der ursprünglich zu 4½ pCt. und seit 1. Juli 1886 zu 4 pCt. verzinslichen Anleihe vom 15. Mai 1880 zur Rückzahlung am 30. Juni 1897, von welchem Tage die Verzinsung aufhört, aufgekündigt und demzufolge die Inhaber dieser Schuldverschreibungen aufgefordert, den Betrag der letzteren, und zwar jener lit. A mit je Mk. 1500 deutscher Reichswährung und lit. B mit je Mk. 300 deutscher Reichswährung am 30. Juni 1897 gegen Rückgabe der Obligationen in Empfang zu nehmen. Die am 31. December 1896 für das zweite Halbjahr 1896 fälligen 4percentigen Zinsen dieser Anleihe werden gegen Einziehung des Talons und die am 30. Juni 1897 für das erste Halbjahr 1897 fälligen 4percentigen Zinsen gleichzeitig mit der Rückzahlung des Betrages der Schuldverschreibung gegen Rückgabe der letzteren (des Mantelbogens) zur Auszahlung gelangen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 18. November dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende, 31·02 km lange Strecke (Temesvár—) Kissoda — Buziás ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.) Zu demselben ist der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCLVI. Stückes.) Das am 16. December herausgegebene CCLVI. Stück enthält unter

Nr. 2749: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 28. November 1896, Z. 154.684/I, betreffend die theilweise Sperre des Bezirkes Brčka gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenvieh.

Nr. 2750: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 9. December 1896, Z. 33.383/IV, betreffend Aufhebung des Verbotes der Schweineeinfuhr aus der Herzegowina (Kreis Mostar) nach Dalmatien.

Nr. 2751: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. December 1896, Z. 184.386, betreffend die Aufhebung von Kundmachungen.

— (Inhalt des CCLVII. Stückes.) Das am 17. December herausgegebene CCLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2752: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. December 1896, Z. 202.144, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Tirol und Vorarlberg nach Böhmen.

Nr. 2753: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 14. December 1896, Z. 14.822, betreffend den Viehverkehr mit Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CCLIII. Stückes.) Das am 18. December herausgegebene CCLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2754: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. December 1896, Z. 202.757, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina nach Böhmen.

Nr. 2755: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 12. December 1896, Z. 25.956/IV, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Schafen aus Anlass des Auftretens der Pockenseuche.

Nr. 2756: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 10. December 1896, Z. 33.367/IV, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Borstenthieren aus dem ganzen Küstenlande.

Nr. 2757: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 13. December 1896, Z. 33.779/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern aus den bosnisch-herzegowinischen Bezirken Glamoč und Livno.

Nr. 2758: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. December 1896, Z. 202.284, betreffend Einschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Steiermark nach Böhmen.

— (Inhalt des CCLIX. Stückes.) Das am 19. December herausgegebene CCLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2759: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 14. December 1896, Z. 18.759, bebetreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus ganz Dalmatien nach Krain.

Nr. 2760: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 14. December 1896, Z. 19.220, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2761: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. December 1896, Z. 19.269, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen aus den Istrianer Bezirken Capodistria' Parenzo und Volosca nach Krain.

Nr. 2762: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. December 1896, Z. 21.947, betreffend das Verbot der Abhaltung der Klauenviehmärkte in der Marktgemeinde Sereth.

Nr. 2763: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. December 1896, Z. 118.971, betreffend die Zufuhr von Schweinen aus den wegen Schweinepest gesperrten Gebieten in Ungarn, Croatien-Slavonien und im Occupationsgebiete nach dem städtischen Schlachthause im XII. Bezirke (Meidling) in Wien.

Nr. 2764: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. December 1896, Z. 14.965, betreffend den Viehverkehr mit Niederösterreich und Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Einrichtung einer Rollfuhr-Unternehmung.

Auf Grund des § 68 des Eisenbahn-Betriebsreglements hat die k. k. Staatsbahn-Direction für ihre Station Prag K.F.J.Bhf. eine Rollfuhr-Unternehmung bestellt und mit dem Vollzuge derselben die Firma Gebrüder Girard Nachfolger: Wilh. Dewetter in Prag betraut.

In Folge dieser Einrichtung werden ab 1. März 1897 die in der Station Prag K.F.J.Bhf. ankommenden, für die im nachstehenden Tarife genannten Stadttheile und Ortschaften bestimmten Eil- und Frachtgüter zu dem Geschäftslocale oder der Behausung aller jener Empfänger, welche sich die directe Benachrichtigung oder die Benachrichtigung an einen Bevollmächtigten, bezw. die Befugniss, ihre Güter selbst abzuholen oder durch einen anderen Fuhrunternehmer abholen zu lassen, nach der bestehenden Vorschrift (§ 68, Abs. 5, nebst Zusatzbestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, Nr. 207 R.-G.-Bl.) nicht gewahrt haben, abgefahren und die aus den im genannten Tarife stammenden Stadttheilen und Ortschaften zur Aufgabe in Prag K.F.J.Bhf. bestimmten Eil- und Frachtgüter, wenn dies die Absender verlangen, angefahren.

Für diese Leistungen sind folgende Gebühren zu entrichten:

Tarif der Ab- und Zustreifgebühren der Bahnspeditionsfirma Gebrüder Girard Nachfolger: Wilh. Dewetter in Prag, II. Goldschmiedsgasse 4.

Von und zum Bahnhofe Prag K.F.J.Bhf. nach, bezw. von	Eilgut	Stückgut	Sperrige oder voluminöse Güter	Wagenladungen von 5000 kg aufwärts
	Kreuzer österr. Währung per 100 Kilogramm			
Untere Neustadt, Karolinenthal, Pořič, Graben, Wenzelsplatz	12	10	15	8
Obere Neustadt, Altstadt	14	12	18	10
Kleinseite, Bubna	15	13	20	11
Hradschin, Smichow	20	15	23	13
Kgl. Weinberge, Žižkov	10	8	12	7

Anmerkung:

1. Als Minimalgebühr für die Zustreifung werden bei Eilgütern 20 kr. per Frachtbrief, bei Frachtgütern die tarifmässige Gebühr für 100 kg berechnet.

2. Ueber Verlangen der Parteien werden die zugestreiften, bezw. abzustreifenden Stückgüter in den Keller oder aus demselben, bezw. in ein höheres oder aus einem höheren Stockwerke als das Erdgeschoss gegen die von den Parteien separat zu entrichtende Zuschlagsgebühr von 10 kr. für je angefangene 50 kg, minimal 10 kr. per Sendung gestellt.

3. Für Güter nicht normaler Dimensionen, dann für Claviere, Piano, eiserne Cassen, Kunst- und Werthgegenstände, Umzugsgut, lebende Thiere, sowie die im Theil I, Anlage B, zum Eisenbahn-Betriebsreglement genannten, bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Güter und endlich für solche, welche ein Gewicht von mehr als 150 kg per Stück haben, werden entsprechend höhere Gebühren berechnet.

4. Von der Zustreifung sind ausgeschlossen: Güter, welche an solche Parteien adressirt sind, die im Sinne des nachstehenden Absatzes das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustreifen, sondern zu avisiren sind, ferner solche, welche an Prager Speditionsfirmen adressirt sind, und eventuell jene, auf welchen grössere Nachnahmen nach Eingang haften.

Diejenigen Empfänger, welche die Abstreifung der Güter gemäss des Absatzes 4 durch den Rollfuhr-Unternehmer der k. k. Staatsbahn-Direction nicht wünschen, bezw. von dem Eintreffen der für sie bestimmten Sendungen bahnseitig avisirt werden wollen, haben dies beim k. k. Bahnbetriebsamte Prag (K.F.J.B.) in Gemässheit des § 68, Al. 5, des Eisenbahn-Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift, bezw. bei protokollirten Handelsfirmen unter firmamässiger Zeichnung schriftlich anzuzeigen.

Die in Folge der gleichen Kundmachung vom Jänner 1896 bis zum letzten December 1896 eingelangten schriftlichen Abmeldungen werden als in Kraft bestehend betrachtet, dagegen haben weitere Abmeldungen genau im Sinne des vorcitirten § 68, Al. 5, des Eisenbahn-Betriebsreglements zu erfolgen.

5. Die Organe des Rollfuhr-Unternehmers haben die Verpflichtung, den zur Zeit giltigen Zustreiftarif bei sich zu führen und denselben über Verlangen den Parteien vorzuzeigen.

Gegenwärtige Kundmachung tritt mit 1. März 1897 in Wirksamkeit, und wird hiedurch die diesbezügliche Kundmachung vom Monate Jänner 1896 aufgehoben.

Prag, im December 1896. [947]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung [920] in Nr. 144 dieses Blattes vom 15. December 1896 (Seite 2495) muss es in der 6. Zeile von unten statt „Schnittpunkte II“ richtig „Schnittpunkte III“ heissen.

Wien, am 18. December 1896. [948]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

(Theil II, Heft 2.)

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 1. Februar 1897 gelangen die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Nassau und Oberlahnstein ohne Ersatz zur Aufhebung.

Wien, am 17. December 1896. [949]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt der Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarife zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifbestimmungen bezüglich des Verkehres mit Bremerhaven und Geestemünde, dann die Einbeziehung der deutschen Stationen Altmittweida und Frankenstein, Aenderung von Stationsnamen, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 18. December 1896. [950]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1897 tritt der Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 1, in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
2. Ergänzung der allgemeinen Tarife.
3. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife (Ausnahmetarif 2, Güter der Stückgutclassen I und II; Ausnahmetarif 5, Wolle etc.; Ausnahmetarif 37, Malz aller Art; Ausnahmetarif 38, Hopfen).
4. Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages III sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Pfennig = 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. December 1896. [951]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ermässigung von Frachtsätzen in den Tarifen für Getreidetransporte, Theil III, Heft 1 und 2, sowie Aenderungen im Tarifhefte 2.

a) Ab 1. Jänner 1897 ermässigen sich die Frachtsätze der Abtheilungen I und II in den Tarifen, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1894 und Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894 für die bayerischen Stationen Berchtesgaden, Bischofswiesen, Koetzting, Selb obere Stadt und Selb untere Stadt um 0·06 Mark für 100 kg.

b) Im Tarifhefte 2 ist auf Seite 4 zu streichen: „Betriebsdirection der k. k. priv. Böhmischen Westbahn; ferner ist die Firma k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen“ in „k. k. Oesterr. Staatsbahnen“ abzuändern.

Wien, am 17. December 1896. [952]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der directen Frachtsätze für Thon im Verkehre mit Zliv einerseits und den Stationen Bendorf und Königswinter andererseits.

Ab 1. Februar 1897 treten an Stelle der mit Giltigkeit vom 1. November 1896 verlautbarten Frachtsätze für Thon

a) roh, unverpackt,
b) roh, in Säcken,

rücksichtlich der nachstehenden Stationsverbindungen unter Aufrechthaltung der übrigen Bedingungen folgende erhöhte Frachtsätze in Wirksamkeit:

Zwischen Zliv (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) und	Directionsbezirk	a) Frachtsätze für 100 kg in Mark	b) Frachtsätze für 100 kg in Mark
Bendorf	F.	1·50	1·60
Königswinter	F.	1·57	1·67

Wien, am 17. December 1896. [953]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verschiebung der Einführung neuer Tarife und Verlängerung der Giltigkeitsdauer bestehender Tarife.

In Folge eingetretener Hindernisse kann die in Nr. 130 vom 12. November 1896 dieses Blattes angekündigte Einführung der neuen Classentarife, Theil II, Hefte 1 bis 3, mit 1. Jänner 1897 nicht stattfinden. Es bleiben daher die Gütertarife, Theil II, Hefte 1 und 3, vom 1. Jänner 1895 noch bis 31. Jänner 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 19. December 1896. [954]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der zeitweiligen Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholzsendungen in Wien (Westbahnhof.)

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die mit 1. October 1896 in Wirksamkeit getretene zeitweilige Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholzsendungen in Wien (Westbahnhof) am 20. December 1896 aufgehoben wird und von diesem Tage an die einschlägigen Tarifbestimmungen wieder in Kraft treten.

Wien, am 18. December 1896. [955]

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Strecke Tarnopol—Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen.

Die Linie Tarnopol—Kopyczyńce mit den Stationen Ostrów-Berezowica, Proszowa, Mikulińce-Strusów, Trembowla, Dereniówka und Chorostków wurde am 25. November 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten alle obangeführten Stationen für den Gesammtverkehr, das ist für den Personenverkehr (nach den veröffentlichten Aushangfahrplänen) und den Güterverkehr, zur Eröffnung. Von der Beförderung ausgenommen sind vorläufig nur Sprengstoffe.

Von dem Eröffnungstage dieser Linie wird der bisher nur in der Strecke Stanislau—Czortków bestehende Personenverkehr bei den Güterzügen Nr. 1361 und 1372 auch auf die Strecke Czortków-Husiatyn ausgedehnt.

Stanislau, im November 1896. [956]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Haltestelle Boniowitz für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr.

Am 1. Jänner 1897 wird die bereits für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle Boniowitz als Halte- und Ladestelle Boniowitz auch für den allgemeinen Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen, dann aus den für das Hauptbahnnetz giltigen Localgütertarifen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ersehen. [957]

Wien, 21. December 1896.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen, sowie auf den in diesseitigem Betriebe stehenden Localbahnlinien vom 25. October 1896 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird vom 1. Jänner 1897 aufgehoben, und treten demnach von dem vorbezeichneten Tage wieder die normalen (tarifmässigen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, im December 1896. [958]

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge II zu den Tarif-Theilen II.

Mit 1. Februar 1897 treten zu den vom 1. Jänner 1896 giltigen Verbandsgütertarif-Theilen II die Nachträge II in Kraft.

Der Nachtrag II zu dem Gütertarife Theil II für den erstgenannten Verband enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes C (Alphabetisches Verzeichniss der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen).
II. Ergänzung des Abschnittes D (Uebersicht der Ausnahmetarife).
III. Ergänzung der Tariftabellen.

Der Nachtrag II zu dem Gütertarife Theil II für den letztgenannten Verband enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes C (Alphabetisches Verzeichniss der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen).
II. Ergänzung des Abschnittes D (Uebersicht der Ausnahmetarife).
III. Ergänzung der Tariftabellen.
IV. Ergänzung der Kilometer-Entfernungen und der Bezeichnung der deutsch-österr. Grenzübergangspunkte, über welche die Frachtsätze dieses Tarifes Geltung haben.

Einzelne Exemplare der Nachträge II sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, 17. December 1896. [959]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Französisch-Deutscher Eisenbahngütertarif über Belgien, Theil II, Heft 1a, 1c und 1d. (Aufhebung des Heftes II.) Das Heft II des am 1. Jänner 1883 ausgegebenen Deutsch-Französischen Gütertarifes über Belgien für den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen gelangte ab 1. December zur Aufhebung. Hiefür kamen vom gleichen Zeitpunkte ab zur Einführung:

1. Theil II, Heft 1c.
2. Theil II, Heft 1d.

Hievon enthält das Heft 1c die ausserfranzösischen Schnittsätze für den Verkehr mit preussischen Stationen, das Heft 1d jene für den Verkehr mit sächsischen Stationen.

Die im Heft 1c für Lichtenfels (Preuss. St.B.) und im Heft 1d für Eger (Sächs. St.B.) eingestellten Frachtsätze gelten vom bezeichneten Zeitpunkte ab auch für den Verkehr mit Lichtenfels und Eger (Bayer. St.B.). Für Franzensbad, Hof und Meiningen sind neue Frachtsätze vorerst nicht erstellt worden, und sind Sendungen von und nach den letzteren Stationen bis auf Weiteres an der belgisch-französischen Grenze umzukartiren.

Die französischen Schnittsätze sind in dem für den Verkehr mit norddeutschen Stationen bereits seit 1. Jänner 1895 giltigen Theil II, Heft 1a, enthalten. Zu letzterem ist der Nachtrag I vom 1. October 1895 und der Nachtrag II vom 1. December 1896 erschienen.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Verzollung der Sendungen nach Alexandrowo trs.) Sendungen nach Alexandrowo trs., welche laut Frachtbriefvorschrift zur Verzollung durch die commercielle Agentur der Warschau-Wiener Eisenbahn in Alexandrowo bestimmt sind, müssen von denjenigen Gütern nach Alexandrowo trs., die auf einem inneren russischen Zollamte verzollt werden sollen, getrennt abgefertigt und verladen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2549	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Chlorkalk und Soda	Mähr.-Ostrau	Rattiman	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897 und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 16·0	kr. 10·5	kr. 5·5	Im Kartirungswege	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	
2550			Chamottemehl	Mähr.-Ostrau		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			15·5	6·5	9·0			
				Ostrau-Witkowitz					12·5	5·0	7·5			
2551			Erde aller Art	Mähr.-Ostrau					15·5	6·5	9·0			
				Ostrau-Witkowitz					12·5	5·0	7·5			
2552			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, dann Schleifholz, für alle Artikel bis 6·3 m Länge	Mähr.-Ostrau		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13·9	8·5	5·4			
				Ostrau-Witkowitz					11·9	7·2	4·7			
				Lipina-Carlshütte					11·9	7·2	4·7			
				Friedek-Mistek					13·9	8·5	5·4			
				Friedland					Verschieden	14·3	Verschieden			
2553			Grubenholz bis 6·3 m Länge	Rattimau	Mähr.-Ostrau				13·9	8·5	5·4			
					Ostrau-Witkowitz				11·9	7·2	4·7			
2554			Cellulose	Rattiman	Mähr.-Ostrau	Aufgabe in beliebigen Mengen			15·5	10·4	5·1			
					Friedek-Mistek				15·5	11·0	4·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2555	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mauer-, Dach- und Chamotteziegel, feuerfeste Steine	Mähr.-Ostrau	Rattimau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897 und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 15·5	kr. 6·5	kr. 9	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					12·5	5	7·5			
				Friedek-Mistek					15·5	8	7·5			
2556			Brennholz	Baschka		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			15·9	8	7·9			
				Mähr.-Ostrau					13·9	6·5	7·4			
				Lipina-Carlshütte					11·9	5·5	6·4			
				Friedek-Mistek					13·9	6·5	7·4			
				Friedland					17·1	11	6·1			
2557			Schwefel, roh	Mähr.-Ostrau					16	10·5	5·5			
2558			Ausschussscheitholz (Brennholz)	Rattimau	Mähr.-Ostrau				13·9	6·5	7·4			
2559			Rüben und Rübenschnitte	Rattimau	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			15·5	8	7·5			
				Gross-Kunzendorf					9·5	5	4·5			
				Paskau					15·5	8	7·5			
				Lipina-Carlshütte					Verschieden	10	Verschieden			
				bezw. vice versa										
2560			Mineralische Kohle und Coaks	Mähr.-Ostrau	Rattiman				12·9	9·8	3·1			
				Ostrau-Witkowitz					10·9	7·5	3·4			
2561			Gebrannten Kalk, hydraulischen Kalk und Cement	Mähr.-Ostrau	Rattiman				15·5	6·5	9		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	
				Ostrau-Witkowitz					12·5	5	7·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2562	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Grubenholz und Klotzholz	Friedland	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	21·5	14·5	7	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek					17·2	10	7·2			
				Lipina-Carlshütte					15·2	8·5	6·7			
				Mähr.-Ostrau					6·5	5	1·5			
2563			Schwarten (Holzabfälle) bis zu 6 m Länge	Paskau					11·9	9·1	2·8			
				Gross-Kunzendorf					7·3	5·2	2·1			
2564			Brennholz	Friedland	Mähr.-Ostrau				21·5	15·5	6			
					Ostrau-Witkowitz				20·4	14·5	5·9			
				Baschka	Mähr.-Ostrau				21·2	12·5	8·7			
					Ostrau-Witkowitz				19·2	11	8·2			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				18·4	11	7·4			
					Ostrau-Witkowitz				17·2	10	7·2			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				17·2	10	7·2			
					Ostrau-Witkowitz				15·2	8·5	6·7			
				Paskau	Mähr.-Ostrau				13·9	8	5·9			
					Ostrau-Witkowitz				11·9	7	4·9			
				Gross-Kunzendorf	Mähr.-Ostrau				9·3	5	4·3			
					Ostrau-Witkowitz				7·3	4	3·3			
				Rattimau	Ostrau-Witkowitz				11·9	6	5·9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2565	O s t r a u - F r i e d l a n d e r E i s e n b a h n		Baumaterialien, als: Kalk, gebrannten, Mörtel, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfeste Steine, Ziegel (Mauer- und Dachziegel), Steine der Position 8—57 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893, dann Erde, gewöhnliche (Position E—20 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893)	Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	V e r s c h i e d e n	kr.	V e r s c h i e d e n	I m K a r t i r u n g s w e g e		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Gross-Kunzendorf					4·8				
					Paskau					5				
					Lipina-Carlshütte					8				
					Friedek-Mistek					10				
					Baschka					11				
					Friedland					12·5				
					bezw. vice versa					15·5				
				Ostrau-Witkowitz	Gross-Kunzendorf					4·8				
					Paskau					7				
					Lipina-Carlshütte					8·5				
					Friedek-Mistek					10				
					Baschka					11				
					Friedland					14·5				
					bezw. vice versa									
				Gross-Kunzendorf	Paskau					5				
					Lipina-Carlshütte					7				
					Friedek-Mistek					8				
					Bascka					9				
					Friedland					12·5				
					bezw. vice versa									
				Paskau	Lipina-Carlshütte					4·8				
					Friedek-Mistek					5				
					Baschka					6·5				
					Friedland					9·5				
					bezw. vice versa									
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek					4·8				
					Baschka					5				
					Friedland					7·5				
					bezw. vice versa									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
				von	nach									
2566	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897 nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 22·0	kr. 16·5	kr. 5·5	Im Kartirungswege		
					Friedland				29·1	22·6	6·5			
2567			Schmiedeeserne (gewalzte) Röhren, welche behufs Verzinkung nach Friedland und von da in verzinktem Zustande nach Ostrau-Witkowitz oder Mähr.-Ostrau befördert werden	Ostrau-Witkowitz	Friedland				27·1	14·5	12·6			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Mähr.-Ostrau					29·1	15·5	13·6			
				hezw. vice versa										
2568			Eisen der Pos. E—8 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Lipina-Carlshütte Ostrau-Witkowitz Mähr.-Ostran	Friedland				12·8 23·5 25·5	9·8 18·9 20·2	3·0 4·6 5·3			
2569			Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Friedland	Lipina-Carlshütte Paskan Gross-Kunzendorf Ostrau-Witkowitz Mähr.-Ostran Rattimau	Aufgabe in jeder Menge			15 18 24 28 30 24	13·5 17·1 22·5 26·1 27·9 22·5	1·5 0·9 1·5 1·9 2·1 1·5			
2570					Paskau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			17·1	14·3	2·8			
2571					Lipina-Carlshütte Gross-Kunzendorf Rattiman Ostrau-Witkowitz Mähr.-Ostran	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Wagen, wenn auch mit mehreren Frachtbriefen			Verschieden	11·3 18·8 18·8 19·5 20·5	Verschieden			
				heziehungsweise vice versa										
2572			Walzeisen aus Ober-Schlesien und Witkowitz	Mähr.-Ostrau	Friedland	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			29·1	20·2	8·9			
				Ostrau-Witkowitz					27·1	18·9	8·2			
2573			Chamotte-Ofeneinsätze	Mähr.-Ostrau transit (für Sendungen von Hruschau)	Friedland				30	23·8	6·2			
2574			Schindeln	Friedland	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			25·5	16·0	9·5			Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2575	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Getreide aller Art, Mais, Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Reis, Kartoffeln, Sämereien, Hülsenfrüchte, Kochsalz, Stein- und Sudsalz, Viehsalz, Petroleum und mineralische Säuren	Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg **pro** Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	V e r s c h i e d e n	kr.	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		
					Ostrau-Witkowitz					5·1				
					Gross-Knnzendorf					7·3				
					Paskan					11·6				
					Lipina-Carlshütte					14·6				
					Friedek-Mistek					16				
					Baschka					18·2				
					Friedland					22·6				
				bezw. vice versa										
				Ostrau-Witkowitz	Gross-Kunzendorf					5·8				
					Paskau					10·2				
					Lipina-Carlshütte					12·4				
					Friedek-Mistek					13·8				
					Baschka					16				
					Friedland					21·1				
				bezw. vice versa										
				Gross-Kunzendorf	Paskau					7·3				
					Lipina-Carlshütte					10·2				
					Friedek-Mistek					11·6				
					Baschka					13·1				
					Friedland					18·2				
				bezw. vice versa										
				Paskau	Lipina-Carlshütte					5·8				
					Friedek-Mistek					7·3				
					Baschka					9·5				
					Friedland					13·8				
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek					5·1				
					Baschka					7·3				
					Friedland					11				
				hezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Baschka					5·1				
				bezw. vice versa										
				Baschka	Friedland					7·3				
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
2576	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Schlacken	Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	6·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2577			Schweissschlacken	Friedland	Ostrau-Witkowitz				25·3	11·5	13·8			
2578			Chamottemehl, Chamottespeise und Dynasteine	Mähr.-Ostrau	Friedland				19·9	15·5	4·4			
				Ostrau-Witkowitz					19·9	14·5	5·4			
				bezw. vice versa										
2579			Cement	Ostrau-Witkowitz	Kunzendorf				7·5	5·0	2·5			
					Paskau				12·5	9·4	3·1			
					Lipina-Carlshütte				16·5	11·4	5·1			
					Friedek-Mistek				18·3	12·6	5·7			
					Baschka				19·9	14·6	5·3			
2580			Baumwollahfälle	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22·0	14·3	7·7			
2581			Klotz- und Grubenholz bis 6·3 m Länge	Baschka	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			19·2	11·0	8·2			
				Friedland	Mähr.-Ostrau				22·9	15·5	7·4			
				Friedek-Mistek					19·2	11·0	8·2			
				Lipina-Carlshütte					17·2	10·0	7·2			
				Friedland	Rattiman				18·2	13·0	5·2			
				Friedek-Mistek					13·9	8·0	5·9			
				Mähr.-Ostrau					13·9	8·0	5·9			
2582			Hartzink und Zinkasche	Friedland	Mähr.-Ostrau trs. (für Sendungen nach Ohlau)				30·0	20·5	9·5			Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane
2583			Stärke	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek				22·0	15·4	6·6			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Friedland				29·1	21·0	8·1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2584	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	G a s k o h l e n	Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken:	Bozen-Gries	1. Einhaltung der Bestimmungen der in der Rubrik 8 angeführten Tarife. 2. Die Sendungen müssen auf Grund der bestehenden Kohlen-Ausnahmetarife direct abgefertigt werden und an Gasfabriken adressirt sein. 3. **Müssen im Laufe des Jahres 1897 nach Bozen-Gries, Innsbruck, und Salzburg zusammen von einem Versender mindestens 400 Wagenladungen verfrachtet werden**	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Theil V, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Güterverkehr, sowie Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1893	Verschieden	in Mark Altenwald 1·76 Campbausen 1·77 Dechen 1·75 Dudweiler Grube 1·77 Heinitz 1·75 Kreuzgraben 1·77 Maybach 1·77 Sulzbachgrube 1·76	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die gegenüber den ermässigten Sätzen bezahlte Mehrfracht wird von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe zurückbezahlt	
					Innsbruck					Altenwald 1·38 Campbausen 1·39 Dechen 1·42 Dudweiler Grube 1·38 Heinitz 1·42 Kreuzgraben 1·39 Maybach 1·40 Sulzbachgrube 1·39				
					Salzburg					Altenwald 1·22 Campbausen 1·22 Dechen 1·20 Dudweiler Grube 1·22 Heinitz 1·20 Kreuzgraben 1·22 Maybach 1·22 Sulzbachgrube 1·21				
2585	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohbenzin (Petroleumnaphtha)	Pardubitz	Köln-Ehrenfeld Köln-Gereon Köln-Nippes (Neuer Bahnb.) Köln-Rheinstation Köln-Süd Köln-Thürmchen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandsgütertarif	Frachtsätze der Wagenladungsclasse B	in Mark 4·06 4·06 4·05 4·07 4·06 4·07	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau	Köln-Ehrenfeld Köln-Gereon Köln-Nippes (Neuer Bahnb.) Köln-Rheinstation Köln-Süd Köln-Thürmchen				Bestehen keine directen Frachtsätze	4·71 4·71 4·70 4·72 4·71 4·72				
2586	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	Mähr.-Trübau	Prossnitz Localbahn loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. — Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Krenzer ö. W. 18	12	6	Im Kartirungswege		
					Prossnitz (K.F.N.B.) transit				19	13	6			
					Triebitz transit				9	6	3			
2587	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chamottesteine und Chamottemörtel	Ober-Bils (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Ueckendorf-Wattenscheid (Station des Directionsbezirkes Essen der kgl. Preuss. Staatsbahnen) und umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. August 1893 für den Rhein.-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	Mark 1·82		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2588	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Oberbanmaterialien, Schwellen, Cement, Banholz	Monfalcone	Cervignano	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Zwecke des Ausbaues der Strecke Cervignano—Landesgrenze dienen und an die Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein und in Cervignano bezogen werden	Vom 25. December bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	0·1 kr. pro 100 kg und 1 km unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe an die k. k. Staatsbahn-Direction Triest, welche von der Frianler Eisenbahn-Gesellschaft bis längstens Ende Februar 1898 zu bewirken ist	
			Schwellen	Zeltweg und Friesach										
			Cement	Lengenfeld und Stein										
			Banholz	Villach (St.B.) und (S.B.)										
			Oberhanmaterialien	Zeltweg	Laibach (S.B.)									
2589	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineralтheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, dann Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternen- (Reservoir-) Wagen oder in Körben verwahrten Glasballons, Petroleum-Naphtha (Benzin, als Petroleum destillirt) und leere, gebrauchte Petroleum- oder sonstige Mineralöl-Fässer (auch eiserne)	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbande, Tarif, Theil I vom 1. März 1896	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	Im Ausnahmetarif Nr. 25 bestehen für den Verkehr ab galizischen Stationen noch keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

N a c h	V o n Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina)																					Station der K.F.N.B.
	Borysław	Drohobycz	Gięboka	Gorlice	Grybów	Iwonicz	Jasło	Kolomea	Krosno	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Marcinkowice	Neu-Sandez	Olszanica	Posada-Chyrowska	Rymanów	Skolyszyn	Stanislau	Ustrzyki	Zagórz	Zagórzány	Trzebinia,
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern österr. Währung																					
Bludenz	144	143	143	124	122	128	126	160	128	143	143	118	119	133	137	129	125	155	135	132	124	106
Bregenz	148	148	148	129	127	133	131	164	132	148	148	123	124	138	142	134	130	160	140	136	128	111
Buchs	147	146	146	128	125	132	129	163	131	146	146	121	122	136	140	132	128	158	138	135	127	110
Feldkirch	145	144	144	126	124	130	128	161	130	144	144	120	120	136	139	131	127	156	136	134	126	108
Lindau (B.St.B. und k.k.ö.St.B.)	148	148	148	129	127	133	131	164	132	148	148	123	124	138	142	134	130	160	140	136	128	111
St. Margrethen	149	148	148	129	127	134	131	164	133	148	148	124	124	139	142	134	130	160	140	137	129	112
Dornbirn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110
Hohenems	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109
Rankweil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109
Strassenhaus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107

Fortlaufende Nummer	1	2590	2591	2592
Die Publication erfolgt	2			
von der Namen der	3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	c) Cement (auch hydraulischer Kalk) der Pos. C—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. zahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Kohlen, mineralische, der Position K—32 und P—23 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Kohlen, mineralische, der Position K 32 nnd P—23 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgnt
		h) Eisen und Eisenwaaren der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen		
		a) Stückgüter aller Art (exclusive sperrige Güter) als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen β)		
		bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg γ)		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Laibach transit (für via Steinbrück rollende Güter)	Gottschee-Kohlenverladestelle	Gottschee-Kohlenverladestelle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	oder umgekehrt Strascha mit der Bestimmung nach Tschernembl und Seuic	Treffen	Rodokendorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen Das Auf- und Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1897
Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	29 / 38 / Cl. II 54 / Cl. I 71 / Cl. I 71 / Cl. II 54 Kreuzer ö. W.	31 kr. ö. W.	27 kr. ö. W.
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	27 / 33 / 46 / 46 / 52 / 52	19 kr. ö. W.	16 kr. ö. W.
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	2 / 5 / 8 / 25 / 2 / 19	12 kr. ö. W.	11 kr. ö. W.
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2593	Südbahn-Gesellschaft		Mais, gedörrt	Klagenfurt	Kufstein Innsbruck Bozen-Gries Trient (Trento) Roveredo	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	218 184 168 194 204	146 130 124 136 142	72 54 44 58 62	Im Kartirungswege		
				Kranichsfeld	Kufstein Innsbruck Bozen-Gries Trient (Trento) Roveredo				286 252 233 262 271	204 188 182 194 200	82 64 51 68 71			
				Kranichsfeld	Marburg				20	8	12			
									Heller					
2594	Südbahn Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Leohen-Vordernherger Eisenbahn	Erze	Eisenerz Krumpenthal Erzberg Prebichl Vordernberg-Markt	Donawitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	14·84 14·34 12·44 11·04 7·94	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Rohelsen	Eisenerz Krumpenthal	Donawitz	via Vordernberg				14·64 14·64				
				Eizenerz Krumpenthal	Leoben S.B.					16·0 16·0				
				Donawitz	Eisenerz					14·64				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B. Donawitz	Eisenerz					14·7 13·34				
				Leoben S.B. Donawitz	Krumpenthal					14·7 13·34				
				Leoben S.B. Donawitz	Erzberg					13·8 12·44				
				Leoben S.B. Donawitz	Prebichl					12·4 11·04 kr. ö.W.				
2595	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und der Leohen - Vordernherger Eisenbahn	Erze	1. Eisenerz 2. Krumpenthal Verladestelle	Zeltweg	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	1) 27·0 kr. 2) 27·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2596	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen der Pos. E-19 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Teplitz (A.T.E.)	Pankota	Aufgabe in beliebigen Mengen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	522·6 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2597	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Reichenberg	Budapest (dunapart teherpályaudvar, Józsefváros, fővámház, központi-vasarcsarnok,*) városi közraktárak, Ferencváros, kikötő, nyugoti-pályaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Kelenföld, déli vasut (Südbahn) loco; Ó-Buda filatorigát)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg / b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1896, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3	Verschieden	ad a) 648 Heller ad b) 616 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Vom Tage der Eröffnung

oder vice versa

Bei Inanspruchnahme dieser ermässigten Kartirungssätze hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Diese ermässigten Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende Thiere, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche fenergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, frisches Obst, Gemüse, Grünzeug, verpackt, und auf unverpacktes Porzellan.

2598	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Niederschlesischer Gaskohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen der directen Tarife vom 1. Jänner 1889 und vom 1. Juni 1889 nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn und von Mittelsteine St.E.G. loco	Prag St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif vom 1. Jänner 1889, vom 1. Juni 1889 und Theil II, Heft 3 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		Kreuzer 4·2			
					Prag Oe.N.W.B.									
					Vysočan Oe.N.W.B.									
					Lieben St.E.G.									
					Lieben Oe.N.W.B.									
					Bubna loco und transit						3·2			
			Niederschlesischer Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892 nach den westlichen Linien der k. k. Oesterr. babnen etc.	den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg (excl.), welche im Tarife mit der Conrskürzung A) bezeichnet sind		Tarif vom 1. November 1892				3·8			
					Berann und Radotin						2·0			
				Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Prag Hrabovka transit für Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg (excl.), welche im Tarife vom 1. November 1892 nicht enthalten sind		Tarif vom 1. Jänner 1889				9·8			Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2599	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag St.E.G.	Wien (K.F.N.B. und St.E.G.)	1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, an der Gepäckscassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahme-Bescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894, bezw. Anhang desselben	Verschieden	333·0 kr.*)	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893 unter II—b—3 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist	Im Kartirungswege	Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen . . . . . 30 Kreuzer } pro Sendung b) „ „ Personenzügen . . . . . 20 „ } Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcksschein-Stempelgebühr von 5 kr. berechnet	
					Brüx A.T.E. via Aussig									
					Chrudim									
					Dux A.T.E. via Aussig									
					Jičin B.C.B.									
					Teplitz									

*) Dieser Frachtsatz gelangt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die einzelnen Packete den Umfang eines halben Kubikmeters nnd das Gewicbt von 50 kg nicht überschreiten.

2600	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Gaya		Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Krenzer			Im Kartirungswege		
					Schlappanitz				22·9	19·8	3·1			
					Ansterlitz				19·1	16·0	3·1			
					Butschowitz				15·5	12·8	2·7			
					Nessowitz				12·7	11·2	1·5			
					Brankowitz				11·1	9·6	1·5			
					Bisenz Stadt				8·0	6·0	2·0			
					Wessely a. d. March				13·9	9·1	4·8			
					Ung.-Ostra				15·5	11·6	3·9			
					Strassnitz				17·1	12·6	4·5			
					Nendorf bei Ung.-Ostra				17·1	12·6	4·5			
					Ung.-Hradisch Stadt				19·0	13·5	5·5			
					Brünn				25·5	22·4	3·1			
					Vlarapass				33·7	25·0	8·7			
					Bilnitz-Brumow				32·7	25·0	7·7			
					Aujezd-Lnbatschowitz				24·2	18·2	6·0			
					Ung.-Brod				23·1	17·3	5·8			
					Ung.-Hradisch transit				19·0	13·5	5·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2601	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquetts, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Wrdy-Bučic	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquetts und für 10.000 kg pro Wagen bei Coaks	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. Noten		Im Kartirungswege		Der im Verordnungs-Blatte Nr. 139 ex 1896 unter Post 2245 verlautbarte Frachtnachlass von 4·5 kr. pro 100 kg findet auch auf nebenstehende Kartirungssätze nach Žleb, Wrdy-Bučic und Močovic Anwendung
					Močovic					42·4				
					Zawratetz-Třemošnitz					40·9				
					Ronov					49·9				
					Žleb					47·9				
					Prag B.N.B.					42·4				
					Prag St.B. transito					34·1				
					Prag Smichow B.E.B. transito					30·3				
					Zlonitz					36·3				
					Hospozin					47·3				
					Lann					48·8				
										52·3				
2602	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine, welche nach Classe C tarifiren	Einsiedl	Kolin Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	40·4 kr.	31·0 kr.	9·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Kolin als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	
2603	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Bisenz-Pisek K.F.N.B.	Vlarapass loco und transit	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar: Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888; dann Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. transito (für Sendungen von Szakolcza) und Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loco gelten über die Route via Rohatetz und die übrigen Frachtsätze über die Route via Hradisch	
					Bilnitz-Brnmov					34·5				
					Bohnslawitz a. V.					33				
					Hradek-Slavičin					30·3				
					Bojkowitz					28·8				
					Nezdenitz					24·3				
					Aujezd-Lnhatschowitz					22·8				
					Ungar.-Brod					20·8				
					Hradschowitz					19·2				
					Popowitz					16·8				
					Kunowitz					15·2				
										13·2				
					Sudoměřitz-Petran K.F.N.B. transito (für Sendungen von Szakolcza)				kr.		kr.			
									14·6	9·6	5			
					Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loco				14·6	13·6	1			
					bezw. vice versa									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2604	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Brennholz aus der Position H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Stoboda rungurska-Grube	Peczeniczyn-Szczepanowski Sopów Kolomea Bahnhof	**Anlieferung eines Minimalquantums von 500 Wagenladungen innerhalb der Giltigkeitsdauer.** Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen.	Bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 4·0 6·0 8·0	2·52 4·20 5·33	1·48 1·8 2·67	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Versenderin lautende Frachtbrief - Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau	
				Rungury	Sopów Kolomea Bahnhof				4·0 6·0	3·0 4·2	1·0 1·8			
				Peczenizyn-Szczepanowski	Sopów Kolomea Bahnhof				3·0 5·0	2·1 3·4	0·9 1·6			
2605	**Buschtèhrader Eisenbahn**	Böhmischen Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rohzucker als Frachtgut	Anžic Böhm.-Leipa Čakovic Jnnghunzlau (B.N.B.) Kuttenthal Liblic-Bišic Měšic Münchengrätz Neratovic Satalic Svijan-Podol Vrutic Všetat-Přivor (B.N.B.) Vysočan (B.N.B.) via Prag (B.N.B.)	M o d r a n	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 60 114 48 91 82 68 52 103 53 42 109 74 65 36		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
68	Nr. 143 vom 12. December 1896	2385	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Candiszucker	Böhm.-Leipa	Budweis Linz Pilsen Ried Salzburg Weis Wien II (K.F.J.B.) Wien (K.F.N.B.) Wien (Oe.N.W.B.) u. Wien (St.E.G.)	In der Rubrik 7 soll es statt 1896 richtig 1897 heissen	
69	Nr. 144 vom 15. December 1896	2422	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Auf eigenen Rädern rollende, zweiachsige, offene Eisenbahn-Güterwagen	Kufstein	Budapest d. v. über Franzensfeste—Marburg—Pragerhof—Kanizsa	In der 10. Colonne (zugestandener Frachtsatz) soll es lauten: fl. ö. W. 50·50 inclus. ungar. Transportsteuer für einen auf eigenen Rädern rollenden Wagen, fl. ö. W. 25·50 incl. ungar. Transportsteuer für jeden auf einen solchen parteieigenen Wagen aufgeladenen zweiachsigen offenen Eisenbahn-Güterwagen mit bis zu 6000 kg Eigengewicht	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 148. **Wien, 24. December 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Magdeburg. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 29. December zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 11. December 1896, *) womit die im § 9 des I. Abschnittes der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung für die Donau enthaltenen, mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 30. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 127, erlassenen Bestimmungen über die Mitführung von Waidzillen Seitens grösserer Fahrzeuge abgeändert werden.

Im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und des Ackerbaues werden die im § 9 des I. Abschnittes der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizei-Ordnung für die Donau enthaltenen, mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 30. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 127, erlassenen Bestimmungen über die Mitführung von Waidzillen Seitens grösserer Fahrzeuge abgeändert und haben fortan zu lauten:

„§ 9. Jedes Floss und Ruderschiff, zu dessen Bedienung mehr als zwei Personen erforderlich sind, hat eine entsprechende Rettungszille mitzuführen.

Dasselbe gilt für Dampfschiffe, mit Ausnahme von kleinen Dampfschiffen, welche lediglich für Ueberfuhrszwecke benützt werden oder innerhalb kurzer Stromstrecken, wie im Wiener Donaucanale, den localen Personenverkehr vermitteln und mit Ausnahme der Motorenboote und Dampfbarkassen."

Glanz m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 9. December 1896, **) betreffend die Einführung der Flagge für die Seehandelsschiffe der österreichisch-ungarischen Monarchie bei den k. k. Finanzwachschiffen.

Mit Allerhöchster Genehmigung Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät findet das k. k. Finanzministerium Folgendes anzuordnen:

Von den Schiffen und Fahrzeugen der k. k. Finanzwache ist fortan als Heckflagge an Stelle der k. und k. Flagge (Kriegsflagge) die Flagge der Seehandelsschiffe zu führen, welche mit der Allerhöchst genehmigten Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 6. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 28, näher festgesetzt ist.

Als besonderes Abzeichen (Dienstzeichen) für die äussere Kennzeichnung des dienstlichen Charakters der Schiffe und Fahrzeuge der k. k. Finanzwache hat ein dreieckiger Wimpel in weiss-roth-weisser Farbe in wagrechten Streifen mit dem österreichischen Wappen (erzherzogliches Wappen unter der königlichen Krone) in der Mitte zu dienen, welcher in der Regel von Schiffen mit zwei Masten am Grosstop, von Schiffen mit einem Mast an diesem, dagegen von Fahrzeugen ohne Mast auf einem Flaggenstocke am Bug zu führen ist.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Jänner 1897 in Kraft.

Biliński m. p.

*) Enthalten in dem am 19. December 1896 ausgegebenen LXXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 236.
**) Enthalten in dem am 19. December 1896 ausgegebenen LXXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. Nr. unter Nr. 233.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. December 1896, womit für den Monat Jänner 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Jänner 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19^1_2 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 19. December d. J. abgehaltenen Vollversammlung, bei welcher in Vertretung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Sectionschef Dr. Ritter von Wittek den Vorsitz führte, gelangte als erster Gegenstand der Jahresvoranschlag für 1897 zur Berathung. Nach den hierüber gefassten Beschlüssen wurde das Erforderniss mit 35,324.050 fl. festgestellt. Hievon entfallen 32,400.000 fl. auf die im Laufe dieses Jahres auszuführenden Bauarbeiten, und zwar 22,400.000 fl. auf die Stadtbahn, von welcher die Gürtellinie Heiligenstadt—Gumpendorfer Linie nebst der Verbindungscurve zur Lobkowitz-Brücke und dem anschliessenden oberen Theile der Wienthallinie bis Hütteldorf, sowie die ganze Vorortelinie Heiligenstadt—Penzing bis zum Jahresschlusse 1897 der Bauvollendung zugeführt werden sollen. 800.000 fl. sind für den Sammelcanal am rechten Donaucanalufer, 5,200.000 fl. für die Wienflussregulirung und 4,000.000 fl. für die Umgestaltung des Donaucanals präliminirt. Für Erhaltung und Betrieb der fertigen Theile der Sammelcanäle längs des Donaucanals sind 29.550 fl. eingestellt. Der Anlehens- und Coupondienst beansprucht 2,871.900 fl.

Die Bedeckung wird, soweit hiefür die vorhandenen Cassebestände und die eigenen Einnahmen des Fonds, darunter die erste Rate des Beitrages der k. k. Staatsbahn-Verwaltung für die Gemeinschaftsbahnhöfe mit 200.000 fl., sowie die active Fahrparkmiethe mit 16.000 fl., dann Canaleinmündungsgebühren mit 4100 fl. und die Fructificate des jeweilig unverwendeten Anlehenserlöses, nicht ausreichen, durch eine weitere Anlehensaufnahme, und zwar durch Begebung des grösseren Theiles der zweiten Emission des Commissionsanlehens per 88,000.000 Kronen zu beschaffen sein.

Weiter genehmigte die Commission eine von der Gemeinde Wien in Folge der Elementarereignisse im Sommer dieses Jahres beanspruchte Erhöhung der Post „Betrieb und Erhaltung der Sammelcanäle“ im Jahresvoranschlage für 1896 von 20.000 fl. auf 28.000 fl.

Ein weiterer Beschluss betraf die Uebernahme des Kostenersatzes für die Unfallversicherung der Angestellten der Stadtbahn-Bauleitungen, welche gleich den übrigen Bauorganen der Staatsbahn-Verwaltung insgesammt bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen versichert sind.

Endlich hat die Commission die Anträge der Baudirection der Wiener Stadtbahn wegen Verwendung des elektrischen Lichtes zur äusseren und von Gasglühlicht zur inneren Beleuchtung der Stationen und Haltestellen der Stadtbahn im Principe genehmigt und die Baudirection eingeladen, diesbezüglich, insbesondere auch nach eingehender Erwägung der Frage, ob die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in eigener Regie nicht ins Auge zu fassen wäre, weitere Anträge zu stellen.

Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Magdeburg.

Verwaltungsbericht pro 1895.

Dem Berichte, welchen die deutsche Unfallversicherungs-Genossenschaft für die Schiffahrt im Elbegebiete, die Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Magdeburg, über die Verwaltung des Geschäftsjahres 1895, des zehnten Jahres seit dem Bestande der Genossenschaft, erstattet hat, ist zu entnehmen, dass im genossenschaftlichen Kataster am 31. December 1895 4936 Betriebsunternehmer (— 58) verzeichnet waren. Anmeldungen über neue Betriebe gingen im Berichtsjahre 222 ein, denen 280 Betriebsabmeldungen gegenüberstehen. Ausserdem fanden 243 Katasteränderungen in Folge von Betriebserweiterungen, Betriebseinschränkungen und Umzug der Unternehmer innerhalb des Genossenschaftsbezirkes statt. Die Zahl der Selbstversicherungen hat gegen das Vorjahr eine Minderung um 57 Unternehmer erfahren, und betrug die Gesammtzahl der versicherten Betriebsunternehmer mit Jahresschluss 381, wovon 300 Unternehmer auf die Segelschiffahrt, 49 auf die Ewer- und unterelbische Schiffahrt, der Rest auf die sonstigen Betriebsgruppen in der Genossenschaft entfällt. An Unfällen gelangten im Jahre 1895 823 (+ 52) zur Anzeige. Entschädigungspflichtig wurden davon 181 = 22 pCt. Die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle hat sich gegenüber den Vorjahren trotz der vermehrten Gesammtunfälle vermindert, was seinen Grund darin hat, dass die Genossenschaft in vielen Fällen das Heilverfahren bereits in den ersten dreizehn Wochen übernahm und andererseits durch die von ihr gewählten Aerzte eine fortgesetzte Controle darüber ausüben liess, ob das von der Krankencasse verfolgte ein angemessenes, dem Heilungszwecke rasch dienliches war.

Die im Jahre 1895 zur Zahlung gelangten Entschädigungen bezifferten sich auf 200.120·27 Mk. und vertheilen sich auf 1098 rentenberechtigte Personen. Seit dem Bestande der Genossenschaft wurden im Ganzen 1,025.135·93 Mk. an Entschädigungen ausbezahlt. Beim Schiedsgerichte waren 116 Berufungen, darunter 4 aus dem Jahre 1894 rückständige, anhängig; hievon wurden 111, und zwar 2 durch Zurücknahme, 85 durch Abweisung, 9 durch Bewilligung der vom Vorstande abgelehnten Rente, 3 durch Erhöhung des Jahresarbeitsverdienstes, 12 durch Zuerkennung einer erhöhten Rente erledigt und 5 in das Jahr 1896 unerledigt übertragen.

Beim Reichsversicherungsamt waren 38 Recurse anhängig, von denen 11 aus dem Vorjahre stammten, 23 von den Verletzten oder deren Angehörigen, 4 von Seiten des Genossenschaftsvorstandes eingebracht wurden. Von diesen 38 Recursen wurden in 31 Verhandlungsterminen erledigt: 5 durch Erhöhung der Rente, 2 durch Zuerkennung einer Rente, 1 durch Erhöhung des Jahresarbeitsverdienstes, 3 durch Abweisung der vom Genossen-

schaftsvorstande eingelegten Recurse, 18 durch Abweisung der von den Verletzten oder deren Angehörigen eingelegten Recurse; 2 Recurse wurden ausgesetzt, 7 blieben unerledigt.

An anrechnungsfähigen Löhnen wurden im Jahre 1895 für Hauptbetriebe 12,711.765 Mk., für Nebenbetriebe 1,094.896 Mk., zusammen 13,806.661 (+ 58.219) Mark ermittelt. Die Lohnvermehrung dürfte ihren Grund in dem an und für sich lebhafteren Geschäfte und den Vereinigungen der Schiffahrts-Gesellschaften im Fracht- und Schleppcartelle haben. Der Bedarf der Genossenschaft im Berichtsjahre betrug 285.228·63 Mk., und zwar an Unfallentschädigungen 200.120·27 Mk., an Rücklage für den Reservefonds 40.024·05 Mk., an uneinbringlichen Beiträgen ex 1894 823·40 Mk., an Verwaltungskosten 30.113·15 Mk., an Entschädigung des Vertrauensmannes in Hamburg 1000 Mk., an Kosten der Unfallserhebungen und Entschädigungsfeststellungen 6818·04 Mk., an Schiedsgerichtskosten 2638·71 Mk., an Kosten für Verletzte vor Ablauf der dreizehnwöchentlichen Wartezeit 2854·11 Mark, an Kosten bei Erlass der Unfallverhütungsvorschriften 836·90 Mk. Abzüglich der mehrerhobenen Beiträge der Umlage pro 1894 mit 507·44 Mk., der nachträglich eingegangenen Beiträge aus früheren Umlagen und der pro 1895 erhobenen Strafgelder per 622 Mk. sind sonach 283.883·49 Mk. zu erheben gewesen, welche sich auf die von sämmtlichen Berufsgenossen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December gezahlten anrechnungsfähigen Löhne und Gehalte von 13,806.661 Mk., die zusammen 794,874.780 Beitragseinheiten ergeben, vertheilen. Auf 100 Beitragseinheiten entfallen daher 0·035714 Mk.

Unter Zugrundelegung des für das Jahr 1895 umzulegenden Betrages der versicherten Personen und der als anrechnungsfähig anerkannten Löhne beträgt, ohne Rücksicht auf die Gefahrenclassen:

a) die verhältnissmässige Durchschnittsbelastung 14·61 Mark auf den Kopf des Versicherten,
b) der auf 1000 Mk. anrechnungsfähigen Lohn entfallende Betrag 20·56 Mk.

Die Verwaltungskosten des Jahres 1895 beliefen sich auf 31.113·15 Mk., der Reservefonds erreichte nach Zuweisung der statutenmässigen Quote (20 pCt. der gezahlten Entschädigungen) die Höhe von 657.817·30 Mk. Wegen unterlassener Anmeldung der Betriebe, verspäteter Anmeldung von Unfällen, sowie nicht rechtzeitig oder gar nicht bewirkter Einreichung der Arbeiter-Lohnnachweisungen wurden pro 1895 93 Strafverfügungen mit einem Gesammtbetrage von 652 Mk. erlassen. Aus dem Vorjahre waren 2 Strafverfügungen mit 10 Mk. vorgetragen. Eingegangen sind hierauf 88 Posten mit 622 Mk., 2 Posten mit 15 Mk. wurden in Folge begründeter Reclamation, 4 Posten mit 20 Mk. wegen fruchtloser Pfändung niedergeschlagen, 1 mit 5 Mk. auf das kommende Jahr vorgetragen.

Dem Berichte ist nebst den Relationen der Vertrauensärzte der Genossenschaft der Rechnungsabschluss der Berufsgenossenschaft, sowie ein sehr reichhaltiges statistisches Material, darunter die Arbeiterstastistik für die Jahre 1886 bis 1895 und das Jahr 1895 insbesondere, die Lohn- und Entschädigungsstatistik pro 1894 und pro 1895, sowie für die Jahre 1888 bis 1895, die Unfallstatistik pro 1895, die Unfallstatistik für die Jahre 1888 bis 1895, eine Tabelle über die Art der Verletzungen der in den Jahren 1888 bis 1895 entschädigten Unfälle beigefügt.

Der Bericht selbst schliesst mit den Worten, dass der Rückblick auf das Jahr 1895 und die nunmehr zurückgelegte zehnjährige Geschäftsperiode der Genossenschaft die Genugthuung gewährt, dass dank der Unterstützung der ehrenamtlichen Organe und der Behörden, insbesondere der Wasserbaubehörden der Elbeuferstaaten, welche die Ueberwachung der genossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften bei dienstlichen Verrichtungen auf den Schiffen wahrnehmen, die Entwicklung der Genossenschaft ordnungsgemäss vor sich gehen konnte, daher den Betheiligten für die gewährte hilfreiche Unterstützung der Dank ausgesprochen wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Lemberg: Herstellung von Schneeschutzanlagen in km 164, 168 und 182: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Herstellung von Schneeschutzanlagen in km 164, 168 und 182 der Linie Krakau—Lemberg für den 4. und 5. Jänner 1897 angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Rzeszów Dr. Adam Ritter v. Fedorowicz bestimmt. [E.-M.-Z. 10.035/IV.]

— (Linie Penzing—Kaiser-Ebersdorf: Erweiterung der Station Klein-Schwechat.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Klein-Schwechat im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9273/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung der Warte- und Bureaulocalitäten in Theresienstadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Vergrösserung der Warte- und Bureaulocalitäten im Aufnahmsgebäude der Station Theresienstadt der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6617/IV.]

— (Bauconsensertheilung für zwei Wächterhäuser.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die neuen Wächterhäuser Nr. 66 a und 71 a bei km 94·255, resp. 105·087 der Linie Wien—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.009/IV.]

— (Herstellung einer Kanzleihütte für die Firma A. Dwořak und K. Fischer am Bahnhofe Prag.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die auf Kosten und für Zwecke der Thonwaarenfirma A. Dwořak & K. Fischer in Prag am Bahnhofe Prag beabsichtigte Herstellung einer Kanzleihütte im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9567/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Schleppgeleises von Chotzen zur Dampfbrettsäge des F. J. Schejbal.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung des Schleppgeleises von der Station Chotzen zur Dampfbrettsäge des F. J. Schejbal im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9808/IV.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Neues Tragwerk für die Mettaubrücke in km 49·3/4.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project für ein neues eisernes Tragwerk der Mettaubrücke in km 49·3/4 zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7958/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a/L.: Bauconsensertheilung für die Vergrösserung von Wächterhäusern.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Streckenwächterhäuser Nr. 4 w, 8 w, 16 w und 21 w und des Weichenwächterhauses Nr. I in Lanzendorf der Linie Wien—Bruck a/L. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9517/IV.]

— (Linie Bruck a/L.—Hainburg: Bauconsensertheilung für die Verlängerung des Sturzgeleises zur Verladerampe in der Station Bruck a/L. [Localbahn].) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Verlängerung des Sturzgeleises zur Steinverladerampe in der Station Bruck a/L. (Localbahn) der Linie Bruck a/L.—Hainburg ertheilt. [E.-M.-Z. 9155/IV.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Bilin: Niveaukreuzung in km 24·4/5 durch eine Huntebahn.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft den Bauconsens für eine in km 24·4/5 der Bielathalbahn herzustellende Niveaukreuzung mit der vom Ludwigsschachte der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft ausgehenden Huntebahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9738/IV.]

— (Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Hertine: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Hertine der Bielathalbahn der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9365/IV]

Localbahn Čerčan - Modřan - Dobřis. (Eisenconstruction) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Eisenconstructionspläne der ersten, zweiten und dritten Oeffnung der Moldaubrücke bei km 0·2/5 im Zuge der Theilstrecke Měchenic—Dobřis der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřis wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.910/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Auszeichnung des Staatssecretärs Ladislaus Vörös.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 150 vom 13. December verlautbart, dass Se. Majestät über Vortrag Seines Ministers am Allerhöchsten Hoflager mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. December dem Staatssecretär des kgl. ungar. Handelsministeriums Ladislaus Vörös in Würdigung seiner Verdienste als Präses-Stellvertreter der Budapester Millenniums-Ausstellungs-Commission, sowie seiner besonders verdienstlichen Leistungen als Staatssecretär im Handelsministerium das Commandeurkreuz des Leopold-Ordens zu verleihen geruhte.

Budapester Strassenbahn - Gesellschaft. (Umwandlung von Theilstrecken des donaulinksuferseitigen Netzes auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat die sofortige Umgestaltung der noch mit Pferdekraft betriebenen Linien Calvinplatz—Allgemeines Schlachthaus und Kerepeserstrasse—Steinbruch beschlossen. Auf dem Calvinplatze zweigt diese Linie von der Linie Zollamt—Westbahnhof in die Lónyaygasse ab, wo beide Geleise in der Mitte des Strassenkörpers liegen werden. Den Borárosplatz in gerader Richtung durchschneidend, biegt weiterhin die Linie in die Aeussere Soroksárerstrasse ein, indem sie sich an die dort bereits bestehenden Geleise anschliesst. Auf dem Borárosplatze wird ein Verbindungsgeleise und eine Abzweigung in den Donauufer-Lastenbahnhof gelegt werden. Die kleinste Curve beträgt 25 m, die grösste Steigung 12·63 Permille auf einer Länge von 152 m. Die Leitung wird hier unterirdisch sein. Die Linie Kerepeserstrasse—Steinbruch wird von der Kerepeserstrasse, gegenüber dem Ostbahnhofe, abzweigen und auf dem rechtsseitigen Wege der Friedhofsstrasse weitergeführt werden. Bei der Maglóderstrasse schliesst sich die Linie an die Linie Népliget der Stadtbahn, für welche der Gesellschaft das Péagerecht zusteht. An der Ecke der Barossgasse theilen sich beide Linien; die frühere biegt auf die Steinbrucherstrasse ab, wo sie auf der linken Seite des Strassenkörpers dahin zieht. Auf der Jászberényerstrasse schliesst sie an dort bereits vorhandene Strassenbahngeleise an. Diese Linie ist fast durchgehends doppelgeleisig. Abzweigungen finden statt nach der Rottenbillergasse, zum Gaswerke und vor dem Bahnhofe auf der rechten Seite desselben. Die Maximalsteigung beträgt 9·44 Permille. Die Stromleitung ist bis zur Friedhofsstrasse unterirdisch, von da ab weiter oberirdisch.

Schiffahrt.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Auszeichnung des Directors Richard Rapaich.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr 150 vom 13. December verlautbart, dass Se. Majestät über Vortrag Seines Ministers am Allerhöchsten Hoflager mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. December dem Director der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft Richard Rapaich den Orden der Eisernen Krone III. Classe taxfrei zu verleihen geruhte.

Sachsen. (Elbeschifferschulen.) Die Direction der sächsischen Schifferschulen veröffentlicht eine Bekanntmachung vom 3. December wonach, wie seither, auch während des bevorstehenden Winters in Schandau, Königstein, Wehlen, Pirna, Dresden, Meissen und Riesa an den daselbst unterhaltenen Schifferschulen Unterricht in den zur Ausbildung des berufsmässigen Schiffergewerbes erforderlichen Lehrgegenständen ertheilt wird. An den Schulen zu Schandau, Dresden und Riesa werden wegen der daselbst regelmässig vorhandenen grösseren Schülerzahl je zwei Unterrichtsclassen gebildet, derart, dass in der Unterclasse in der Regel diejenigen, welche die Schule das erste Mal besuchen, in der Oberclasse nur diejenigen, die bereits entsprechend vorgeschritten sind, aufgenommen werden. Die betheiligten Schiffsmannschaften werden hievon in Kenntniss gesetzt und aufgefordert, die dargebotene Gelegenheit, sich in ihrem Berufe weiter auszubilden und sich auf die Steuermannsprüfung gehörig vorzubereiten, fleissig zu benützen. Die Anmeldung zur Theilnahme am Unterrichte hat, wie seither, bei den Localvorständen der einzelnen Schulen zu erfolgen, und zwar in Schandau bei Stationsvorstand C. Hering, in Königstein bei Schiffseigner Wilhelm Hähne, in Wehlen bei Schiffseigner Adolf Hönel, in Pirna bei Schiffseigner Hermann Prasser, in Dresden bei Schiffseigner Gustav Adolf Schulze (Blumenstrasse 29), in Meissen bei Schiffseigner Krogis und in Riesa bei Schiffseigner Ferdinand Hering. Bei der Anmeldung ist der Betrag von 3 Mk. als Unterrichtsgeld zu entrichten. Der Tag des Unterrichtbeginnes und die Zeit der Unterrichtsstunden wird für jede Schule von dem betreffenden Localvorstande noch besonders bekannt gemacht. Im Uebrigen wird auf das für die Schifferschulen bestehende Regulativ nebst Lehrplan hingewiesen, wovon Abdrücke bei den Localvorständen an die Betheiligten unentgeltlich abgegeben werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCLX. Stückes.) Das am 21. December herausgegebene CCLX. Stück enthält unter

Nr. 2765: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. December 1896, Z. 119.042, betreffend Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Nr. 2766: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 14. December 1896, Z. 108.171, betreffend die Aufhebung der Sperre der Gerichtsbezirke Lemberg und Szczerzec im politischen Bezirke Lemberg.

Nr. 2767: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. December 1896, Z. 107.688, betreffend Aufhebung der Sperre des Gerichtsbezirkes Muszyna im politischen Bezirke Neu-Sandec.

Nr. 2768: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 16. December 1896, Z. 25.311/IV, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Krain und Steiermark.

Nr. 2769: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. December 1896, Z. 22.205, betreffend Aufhebung der Sperre des politischen Bezirkes Wiżnitz.

Nr. 2770: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 17. December 1896, Z. 35.773, betreffend die Einfuhr lebender und geschlachteter Schweine aus Italien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

Am 23. December 1896 wird die Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal mit den Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen Schlackenwerth-Haltestelle, Unterbrand, Oberbrand und Joachimsthal dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Haltestellen Schlackenwerth-Haltestelle und Unterbrand für den Personenverkehr, die Halte- und Ladestelle Oberbrand für den Personenverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen, die Station Joachimsthal für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

Pilsen, am 18. December 1896. [960]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Am 1. Februar 1897 gelangt zu dem mit Giltigkeit vom 1. October 1896 erschienenen Nachtrag I zum Verbandsgütertarife, Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc.) ein Berichtigungsblatt, Aenderungen des Kilometerzeigers enthaltend, zur Einführung.

Dasselbe ist von den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 19. December 1896. [961]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines Schlafwagenverkehres bei den Nachtschnellzügen zwischen Wien und Warschau.

Vom 30. auf den 31. December 1896 angefangen wird bei dem von Wien nach Warschau um 9 U. 30 M. Nachts abgehenden Schnellzuge und vom 1. auf den 2. Jänner 1897 bei dem von Warschau in Wien um 6 U. 40 M. Früh ankommenden Schnellzuge ein Schlafwagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft täglich verkehren.

Die Benützung dieses Schlafwagens ist nur den Reisenden I. und II. Classe gestattet, und haben dieselben ausser dem gewöhnlichen Fahrbillete per Person und Schlafstelle noch folgende Gebühr zu entrichten:

	I. Classe	II. Classe
Von Wien nach Warschau . . .	10 fl.	8 fl.
„ „ „ Granica	3 fl. 75 kr.	2 fl. 50 kr.
„ Warschau nach Wien . . .	8 Rubel	6 Rbl. 40 Kop.
„ Granica „ „ . . .	3 fl. 75 kr.	2 fl. 50 kr.

Der bei den bezeichneten Nachtschnellzügen zwischen Wien und Warschau bis jetzt coursirende Durchgangswagen I./II. Classe wird von den oben angegebenen Tagen angefangen ausfallen.

Wien, am 23. December 1896. [962]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin.

Am 1. Jänner 1897 wird die in der Strecke Schönbrunn—Troppau gelegene Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin auch für die Auf- und Abgabe von Eilgütern eröffnet.

Das Nähere ist aus der affichirten Kundmachung, dann aus dem für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltigen Localgütertarife zu ersehen.

Wien, am 23. December 1896. [963]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

1. Aenderung im Ausnahmetarife V.
2. Aufhebung des Ausnahmetarifes XIV.

1. Die in dem vom 1. Jänner 1890 giltigen Localgütertarife für Langeisen über 6·3 m Länge enthaltene Bestimmung des Ausnahmetarifes V (Eisen und Stahl etc.) findet ab 1. Jänner 1897 auf Langeisen von mehr als 7 m Länge Anwendung.

2. Der im obbezeichneten Tarife enthaltene Ausnahmetarif XIV (für versperrbare, mit festen Seitenwänden versehene Möbelwagen) wird am 1. Jänner 1897 ausser Kraft gesetzt.

Insofern auf Grund des zum Tarife, Theil I, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen am 1. Jänner 1897 zur Ausgabe gelangenden Nachtrages X für die Beförderung von solchen Möbelwagen eine höhere Frachtberechnung resultirt, bleibt der obbezeichnete Ausnahmetarif XIV noch bis zum 1. Februar 1897 in Kraft.

Budapest, am 20. December 1896. [964]

Die Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition von Gütern aller Art in Ala.

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, können Frachtgutsendungen nach Italien via Peri, welche in Stationen der Strecken Budapest S.B.—Pragerhof, Graz—Pragerhof und Oedenburg—Barcs zur Aufgabe gelangen, und für welche auf Grund der Instradirungsvorschriften des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, die ursprüngliche Aufgabsstation und die italienische Bestimmungsstation in Betracht gezogen, die Verkehrsleitung via Peri zu erfolgen hat, unter Beobachtung besonderer Bedingungen in der Station Ala zur Reexpedition gelangen.

Parteien, welche dieses Zugeständniss in Anspruch nehmen wollen, müssen sich vorerst wegen Bekanntgabe der vorerwähnten besonderen Bedingungen mit der gefertigten General-Direction ins Einvernehmen setzen.

Wien, am 17. December 1896. [965]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2606	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Röhren aus Thon, glasirt und unglasirt, einschliesslich Steinzeugröhren, unverpackt oder lose in Heu oder Stroh verladen, ferner Chamottewaaren der Tarifclasse C und Thonerde der Tarifclasse C	Franzenshad transit (für Sendungen von Voitersreuth)	W e l e s l a w i n	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	35·3 kr. ö. W.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens 31. Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2607	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisen und Stahl, alt und gebrochen, aus der Pos. E—9, dann Abfälle von altem Eisen und altem Stahl, sowie von Eisenblech, Stahlblech und Weissblech der Pos. A—7 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Teplitz-Waldthor via Komotau	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen an ein Eisenwerk adressirt und zum Einschmelzen bestimmt sein. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	71 Heller	64 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2608	**Mühlkreisbahn**		Blochholz	**Urfahr**	Aigen Öpping Rohrbach Haslach Neufelden Neubaus-Niederwaldkirchen Gerling	**Bei Aufgabe einer Jahresquantität von 100 Wagons à 10 t und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei**	Vom 1. Jänner bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	kr. ö. W. 25·54 24·30 23·10 21·10 17·69 15·11 12·10	Verschieden	Rückvergütung	Vorlage der Original-Frachtdocumente bis längstens 15. Februar 1898	**Der Abtransport findet nur nach Massgabe der verfügbaren Betriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt**	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2609	Mühlkreisbahn		a) Holz der Pos. H—19 und 20, Papierabfall (Scart), rohe Hadern, Holzstoff, Cellulose	Neufelden (Pürnstein)	Urfahr	Von Papierabfall müssen per Frachtbrief und Waggon mindestens 5000 kg zur Aufgabe gelangen. Das Anf- und Ablegen, resp. Auf- und Abladen oder Ueberladen dieser Güter an der Verladestelle wird durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	ad a) 23·0	Verschieden	Kartirungsweg	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			b) Pappendeckel, Packpapier, Papiersäcke							ad b) 25·1				
			c) Schreib-, Zeichen-, Druckpapier, Filtrirpapier, Cartonpapier							ad c) 30·0				
			d) Bücher, Couverts, Schultheken	und umgekehrt						ad d) 32·3				
2610			Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei			38·3	24·96	13·34			Der Abtransport findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
					Haslach				12·6	9·8	2·8			
					Neufelden				19·75	14·0	5·75			
2611			Güter aller Classen, exclusive der Special- und Ausnahmstarife	den Stationen der Mühlkreisbahn		Bei Aufgabe von 2000 q / 3000 q / 4000 q / 5000 q und darüber pro Jahr von Gütern aller Classen, wobei mindestens ein Drittel des gesammten Quantums nach Classe I und II tarifirt	Bis 31. December 1897		Verschieden	Verschieden	von dem Tarifelnheitssatze (excl. Manipulationsgebühr) mit welchem das Gut zum Transporte berechnet wurde 2% / 3% / 5% / 6%	Rückvergütung	Vorlage der Original-Frachtdocumente bis längstens 15. Februar 1898	Güter, welche zu den Special- oder Ausnahmstarifen abgefertigt sind, werden bei Bestimmung der Jahresquantität berücksichtigt, erhalten jedoch keinen Nachlass

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2612			Pflastersteine	km 38·2, resp. 40·7	Haslach	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen zu 10 t. Das Auf- und Abladen wird an der Verladestelle durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		7·50		Kartirungswege		
					Rohrbach					10·00				
					Aigen					14·50				
					Nenfelden					7·50				
					Ottensheim					18·50				
					Urfahr					20·00				
			Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine, ferner Steine, bearbeitete, einfach glatt behauen, unverpackt, und zwar: Steinfliessen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Thürstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine		Haslach					8·70				
					Rohrbach					11·95				
					Aigen					17·80				
					Neufelden					8·70				
					Ottensheim					21·50				
					Urfahr					26·90				
			Bruchsteine, unbearbeitet (Abraum), Schotter, Schiefer		Haslach					6·70				
					Rohrbach					8·70				
					Aigen					12·30				
					Neufelden					5·50				
					Ottensheim					15·50				
					Urfahr					18·70				
2613	Mühlkreisbahn		Mauerziegel	Puchenau	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei				5·5				
					Ottensheim					6·5				
					Rottenegg					8·5				
					Gerling					11·5				
					Neuhaus-Niederwaldkirchen					15·0				
					Nenfelden					18·0				
					Pürnstein					19·5				
					Haslach					23·5				
					Rohrbach					26·0				
					Öpping					27·5				
					Aigen					30·5				
				Ottensheim	Urfahr				11·50	8·5	3·0			
					Rottenegg				9·90	5·5	4·4			
					Gerling				11·50	8·5	3·0			
					Neuhaus-Niederwaldkirchen				17·1	12·0	5·1			
					Neufelden				21·9	15·0	6·9			
					Pürnstein				24·3	16·5	7·8			
					Haslach				30·7	20·5	10·2			
					Rohrbach				34·7	23·0	11·7			
					Öpping				37·1	24·5	12·6			
					Aigen				41·9	27·5	14·4			
2614			Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr	Bei Aufgabe von mindestens 80 Waggonladungen à 10 t pro anno und Besorgung des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis 31. December 1897		38·3	23·80	14·50	Rückvergütungsweg	Vorlage der Original-Frachtdocumente bis längstens 15. Februar 1898	Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt

Kremsthalbahn

Fortlaufende Nummer	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621
Die Publication erfolgt von der und im Namen der							
für Artikel	Normales Eilgut	Güter aller Art	Güter aller Art, mit Ausnahme jener Artikel, welche in Ausnahmetarife eingereiht sind	Erze, Mineralien, Kohle, hydraul. Kalk, Weisskalk, Kalk und Cementfabrikate	Leer retonrgehendes Milchgeschirr	Wolfsegg-Traunthaler Kohle	Holzstoff leer retourgehende Holzstoffsäcke
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bad Hall	Linz	Linz	Micheldorf Kirchdorf	Linz	Linz	Klaus-Steyrling
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Linz	Traun Nettingsdorf	Nach allen Stationen, mit Ausnahme von Traun und Nettingsdorf	Traun oder Linz	Allen Stationen	Traun und Nettingsdorf	Klaus-Steyrling
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Directe Kartirung	Minimalquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr	Minimalquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen per Jahr	1000 Wagenladungen à 10 Tonnen in der Relation Linz—Kirchdorf u. vice versa	Bei Versandt von mindestens 6000 Liter Milch pro Monat von einem Absender	Aufgeber hat die Sendungen zu frankiren	Minimal-Verfrachtungsquantum von zusammen 250 Waggons à 10 Tonnen in den Relationen Klaus-Steyrling—Nettingsdorf und Klaus-Steyrling—Linz transit und vice versa pro Jahr
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner bis Ende December 1897						
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. November 1893				Besonders ermässigtes Eilgut und A.-T. 16	Ausnahme-Tarif 7	Ausnahme-Tarif 16
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	100·0	48·0	Verschieden	Verschieden	Verschieden		35·7	40·9	33·0	26·0
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	56·0	40·8		13·0 12·5 14·4	Frachtfrei		16·0	20·0	20·0	16·0
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	44·0	7·2	5 Percent	Verschieden		5 Percent	19·7	20·9	13·0	10·0
Art der Durchführung	Kartirung	Im Rückvergütungswege		Kartirung		Im Rückvergütungswege		Kartirung		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Anfnahmsscheine, bezw. Frachtbriefe und Duplicate bis längstens Ende Jänner 1898				Gegen Vorlage der Original-Aufnahmsscheine oder Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1898	Gegen Vorlage der Francaturnoten, ev. Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Jänner 1898				
Besondere Bemerkungen	Minimalgebühr per Sendung 20 kr.						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
2622	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Vide nntenstehende Tabelle				Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1897	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Vide untenstehende Tabelle	Im Kartirungswege*)		

Die sub b) erscheinenden Beträge repräsentiren die Coursdifferenzen, die jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben. Eine eventuelle Entladnng der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken.

Artikel	Von	Nach	A. unzerlegt α) unter 5000	A. unzerlegt α) 5000	A. unzerlegt α) 10000	A. unzerlegt β) unter 5000	A. unzerlegt β) 5000	A. unzerlegt β) 10000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile unter 5000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile 5000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile 10000	C unter 5000	D 10000
			Kilogramm										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			Pfennige pro 100 Kilogramm										
Möbel aus gebogenem Holze.													
A. Unzerlegt.													
α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt:													
1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;	Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	a) 531	—	156	485	—	156	385	—	178	384	—
			b) 9	—	—	7	—	—	4	—	—	4	—
2. „ „ von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen;	Bisenz-Pisck		a) 393	232	170	393	232	170	295	271	192	295	158
			b) 7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
3. „ „ „ „ 10000 kg „ „ „	Bistritz a. H.		a) 429	193	137	400	217	137	300	249	159	300	148
			b) 8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen):	Ernsdorf		a) 551	—	161	496	—	161	394	—	183	394	—
			b) 9	—	—	7	—	—	4	—	—	4	—
4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;	Holleschau		a) 413	214	137	389	214	137	291	246	159	291	142
			b) 7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
5. „ „ von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen;	Hullein		a) 393	203	137	381	206	137	285	238	159	285	139
			b) 7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
6. „ „ B. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile. 10000 kg „ „	Marcbegg		a) 424	—	—	424	—	—	355	—	—	355	—
			b) 7	—	—	7	—	—	6	—	—	6	—
7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;	Napagedl		a) 393	232	159	393	226	159	295	258	181	295	147
			b) 7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
8. „ „ von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen:	Nemotitz		a) 393	232	170	393	232	170	295	271	192	295	158
			b) 7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
9. „ „ „ „ 10000 kg „ „ „	Olmütz		a) 343	144	137	343	168	137	252	200	159	252	123
			b) 6	—	—	6	—	—	4	—	—	4	—
C. Möbelbestandtheile, roh vorgearbeitet.	Pohl		a) 437	—	137	405	—	137	304	—	159	304	133
			b) 8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
10. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg.	Prerau		a) 380	181	137	367	192	137	272	224	159	272	133
			b) 7	—	—	6	—	—	4	—	—	4	—
D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet.	Standing		a) 447	128	137	426	128	137	324	167	159	324	—
			b) 8	—	—	6	—	—	5	—	—	5	—
11. Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Teschen		a) 550	242	137	459	242	137	362	297	159	358	—
			b) 10	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—
	Vlarapass		a) 456	—	—	456	—	—	375	—	—	375	—
			b) 8	—	—	8	—	—	5	—	—	5	—
	Wall.-Meseritsch		a) 467	257	137	425	207	137	321	—	159	321	147
			b) 8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
	Weisskirchen		a) 422	156	137	395	156	137	296	195	159	296	133
			b) 7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
	Wessely a. d. M.		a) 406	245	177	406	245	177	306	282	199	306	165
			b) 7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—

*) Die Frachtsätze sub 1—10 finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Frachtsätze ad 1, 4 und 7 gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern als Sammelladnngen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1898 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen die Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Trausportes ab Bodenbach, resp. Tetschen bis znr Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die Frachtsätze der Ziffer 9 finden im Verkehre von den Stationen Bielitz, Ernsdorf, Standlng und Teschen auch im Rückvergütungswege unter den nachstehenden für die Frachtsätze der Ziffer 11 festgesetzten Bedingungen Anwendung. Die Frachtsätze ad 11 finden nur dann im Kartirungswege Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Anfgabe gelangen. Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der ad 11 bezeichneten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. Die nnter 11 bezifferten Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege anch dann, wenn die fraglichen Transporte ab Bodenbach oder Tetschen per Bahn bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen nnd ab dort nachweislich per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden. Die bedungenen Documente sind spätestens Ende März 1898 vorzulegen. Die sub 11 bezifferten, bezw. die im Elbeumschlagstarife für Oesterreich auf Seite 184 im Ausnahmetarife Nr. 10 (im Rückvergütungswege) enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze gelten ferners bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendnngen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven, Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zn den Rhein-Main-Umschlagsplätzen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2623	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Erdberger Gaswerk	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897			6·5		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien (St.E.G.) transit					5·0				

NB. Auf den Frachtbriefen über die hezüglichen Sendungen hat das Erdberger Gaswerk als Absender zu erscheinen, und sind die entfallenden Transportgebühren für Sendungen nach Wien (St.E.G.) loco bei der Auslösung des Frachtbriefes in Wien zu entrichten. — Der Frachtsatz von 5 kr. per 100 kg nach Wien (St.E.G.) transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen, nach der Bestimmungsstation via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden nnd auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

2624	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bethellgten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und h	Grnnd-Georgenthal / Niedergrnnd	Pirna	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a und h; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ansn.-Tarif 6a / 6b: 43 Pfennige / 38 Pfennige		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
2625	Oesterr.ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Chamottezlegel	Blansko	Marchegg St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltnng der für die Classe C allgemein gltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	37·7 Kreuzer	29·5 Krenzer	8·2 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2626	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Bier	Schwechat-Kledering	Wiener-Neustadt	Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer: 23·9 / 26·3		Im Kartirungswege		
			Leere retourgehende Bierfässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Wr.-Neustadt	Schwechat-Kledering					13·0				
				Ebenfurth						13·0				
				Unter-Waltersdorf						12·6				
				Pottendorf-Landegg						14·6				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2627	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Robzucker als Frachtgut	1. Stationen der B.E.B.:	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. 90% des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder per Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. 3. Anfrechthaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II — Heft 3 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897: Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen				Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen, ferner Original-Aufnahmescheine oder bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnossements, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen längstens bis Ende Jänner 1899 vorgelegt werden	
					a) Aussig (St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen									
				Krupa					Kreuzer ö. W.					
									ad	ad	ad			
									a) b)	a) b)	a) b)			
									44·5 45·5	41·0 44·0	3·5 1·5			
				Rakonitz					49·5 50·5	46·0 49·0	3·5 1·5			
				Saaz					27·5 28·5	24·0 27·0	3·5 1·5			
				Zakolan	a) Aussig (St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*) *)	30·0 33·0	— —			
				2. Stationen der k.k.St.B.:										
				(α) der Hauptlinien:										
				Beraun	a) Aussig (A.T.E., Oe.N.W.B. oder St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				53·5 56·5	41·0 44·0	12·5 12·5			
				Zditz					55·5 58·5	42·0 45·0	13·5 13·5			
				Ourinoves	a) Anssig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				50·5 53·5	39·0 42·0	11·5 11·5			
				Radotin					47·5 50·5	38·0 41·0	9·5 9·5			
				Bndweis	a) Anssig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				74·5 77·5	53·0 53·0	21·5 24·5			
				Chlumčan					25·5 26 5	21·0 24·0	4·5 2·5			
				Klohuk					29·5 30·5	26·0 29·0	3·5 1·5			
				Kriegern					34·5 35·5	29·0 32·0	5·5 3·5			
				Lann					25·5 26·5	21·0 24·0	4·5 2·5			
				Leneschitz					22·5 23·5	20·0 23·0	2·5 0·5			
				Perutz					29·5 30·5	26·0 29·0	3·5 1·5			
				Postelberg					22·5 23·5	20·0 23·0	2·5 0·5			
				Saaz					27·5 28·5	24·0 27·0	3·5 1·5			
				Schlan					34·5 35·5	29·0 32·0	5·5 3·5			
				Swoleňowes					36·5 —	30·0 —	6·5 —			
				Zlonitz					32·5 33·5	27·0 30·0	5·5 3·5			
				(β) der Localbahnen:										
				Hawran	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				28·0 29·0	24·0 27·0	4·0 2·0			
				Hospozin					40·5 41·5	35·0 38·0	5·5 3·5			
				Hohentrebetitsch					32·5 33·5	29·0 32·0	3·5 1·5			
				Radonitz					40·5 41·5	37·1 40·1	3·4 1·4			
				Schönhof					33·0 34·0	29·5 32·5	3·5 1·5			
				Modřan	a) Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				54·5 57·5	47·2 50·2	7·3 7·3			
				3. Stationen der St.E.G.:										
				Swoleňowes	a) Aussig (St.E.G.)				36·5 —	30·0 —	6·5 —			

*) In diesen Relationen bestehen für Robzucker keine directen Frachtsätze

Fortlaufende Nummer	1	2630	2629	2628
Die Publication erfolgt	2	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
von der Namen der	3	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	4	Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht verbundenes Schilfrohr) und Binsen	Holz der Abtheilungen b und c des Tarifes, Theil IV, Heft 2, vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Holz des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Eszterháza-Fertö Szt. Miklós	Bares	Stationen der Strecke Lawoczne loco—Stryj—Tinmacz incl. und Suczawa incl. —Stanislau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit Lindau transit Romanshorn Zürich (Hauptbahnhof)	Radolfszell transit giltig für die daselbst zur Umkartirung kommenden Sendungen nach Süddeutschland Radolfszell loco	Husiatyn transit für Russland
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der im Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverbande bestehenden Tarif bestimmungen	Einhaltung der im Tarife, Theil IV, Heft 2, vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband enthaltenen Bestimmungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897
Das Zugeständniss wird gemacht				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Tarif-Theil IV, Heft 2 (Verkehr mit Ungarn), giltig vom 1. October 1887, für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze		Specialtarif 2
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	185 (Centimes) 181 185 185 203 242	2·64 in Mark 2·70	Specialtarif 3
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			Resultirende Differenz
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, auf welch' letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt in Husiatyn bestätigt sein muss. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtbrief Nr. . . . Brief Nr. . . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert“
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	2631	2632	2633
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
	Betheiligten Verwaltungen	Böhmischen Nordhahn-Gesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eilgüter, gewöhnliche	Locomotive nnd Tender, Tenderlocomotive und Schlepptender; Eisenhahnfahrzeuge, anf eigenen Rädern laufend; Wagenladnngsgüter; Stückgüter; Eilgüter	a) Eisenbahnhau- nnd Betriebsmaterialien, sowie Reqnisiten h) Fahrhetriehsmittel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien I. (K.E.B.)	Stationen der einen hetheiligten Bahn	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatshahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Lindau	Stationen der anderen hetheiligten Bahn	Borki wielkie
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Die einzelnen Colli dürfen das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Einhaltnng der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmnngen. Die Sendnngen müssen zn Regiezwecken der hetreffenden Bahn hestimmt sein	Aufgahe als Frachtgut nnter Einhaltung der hestehenden einschlägigen Tarifhestimmnngen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Borki wielkie—Grzymalów hestimmt sein und mit Frachthriefen, auf welchen die Baunnternehmnng dieser Localbahn, hezw. die Localhahnverwaltung als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderng gelangen
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1897	Vom 1. Jänner 1897 his anf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1897
Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft I vom 1. März 1896	Localtarife der hetheiligten Bahnen	L o c a l t a r i f
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	923 kr. ö. W.	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	534 kr. ö. W.	1·3 kr. pro Tonne und 1 km; 6 Markpfennige pro Wagen und 1 km; 0·15 kr. / 0·2 kr. / 0·4 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. / 5 kr. Manipnlationsgehühr pro 100 kg	ad a) 0·1 kr. pro 100 kg nnd 1 km, unter Wahrnng eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. ö. W. pro 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	389 kr. ö. W.	Verschieden	ad h) 50% Nachlass von den normalen Frachtgehühren, nnter Wahrnng eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg nnd 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg
Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen his längstens Ende Fehrnar 1898 an die k. k. Staatshahn-Direction in Lemherg zn hewirkende Vorlage der anf dle vorhezeichnete Bau-, hezw. Localhahnverwaltung als Empfängerin lautenden Original-Frachthriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	2634	2635	2636
1			
Die Publication erfolgt	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**
von der Namen der und im	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Frachtgüter aller Art	Mineralwasser 1. verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen oder Harassen; 2. lose verladen	Ceresin
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Smichow und Prag (St.B.), sowie von den Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	Havran, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mährisch-Ostrau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Genf transit	Paris (Donaue und Reuilly)	A. 1. Amanweiler transit 2. Novéant transit 3. Altmünsterol transit 4. Delle transit mit Bestimmung nach Paris Douane B. 1. Amanweiler transit 2. Novéant transit 3. Altmünsterol transit 4. Delle transit mit Bestimmung nach Paris Reuilly
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 7.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen laut Tarif-Theil I, Abtheilung A, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband. Die Sendungen müssen nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon—La Tour du Pin—Grenoble und südlich und westlich davon gelegenen Stationen nachweisbar befördert werden	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens α) 5.000 kg β) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens α) 5.000 kg β) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direct nach Paris Donaue, bezw. Paris Reuilly oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis 30. April 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 52·92 b) 49·56 Francs Gold für 1000 kg	α) 1. 72·10 2. 71·55 β) 65·50 65·50 Zugestandener Frachtsatz Francs Gold für 1000 kg*)	A. α) 1. 77·85 2. 77·85 3. 72·80 4. 72·45 β) 61·05 61·05 56·00 55·65 B. α) 1. 77·25 2. 77·25 3. 72·80 4. 72·50 β) 60·45 60·45 56·10 55·70 Zugestandener Frachtsatz Francs Gold für 1000 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		*) Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Centimes pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn erhoben	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2637	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gänseleber, frische, als Schnellzugsgut	Wien I. K.B.B. (Westbhf.)	Metz	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen mit Schnellzügen. — Die Anwendung der nebenstehenden Frachtsätze muss vom Versender im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben werden	Vom 1. bis 31. Jänner 1897			Mark 30·79		Im Kartirungswege		Die Beförderung mit Schnellzügen auf Grund der gegenwärtigen Frachtsätze erfolgt jedoch nur insoweit die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten
					Strassburg C. B.					23·95				
					Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen									
2638	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	U n g v á r		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine	kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
					Bregenz					146				
					Buchs					144				
					St. Margrethen					146				
					Lindau					146				
					Simbach					109				
					Passan					108				
2639	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. (vergl. den Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. August 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband)	Konstanz Lagerhaus (grh. Badische Staatseisenbahnen)		Einhaltung der im Tarife, Theil III, Heft 2, vom 1. August 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil III, Heft 2, vom 1. August 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband		Mk.	Mk.	Mk.	Im Kartirungswege		
					Baranya-Szt. Lörincz				3·04	3·02	0 02			
					Pécs				3·13	3·12	0·01			
					Üszög				3·13	3·12	0·01			
					Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen									
					Baranya-Szt. Lörincz				3·04	3·02	0·02			
					Darány				2·92	2·88	0·04			
					Pécs				3·13	3·12	0·01			
					Szigetvár				3·04	2·93	0·11			
					Üszög				3·13	3·12	0·01			
					Stationen der Fünfkirchen-Barcser Bahn									
2640	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Pech der Pos. P—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Suchenthal		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	56 kr. ö. W.	50 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
				Pilsen (K.F.J.B.)										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2641	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Holz der Pos. H—20 der Güterclassification des Oesterreichisch - Ungarischen Tarif-Theiles I	Berhometh a. S. Czudin Komarestie-Slob. Lukawetz a. S. Panka Petroutz a. S. Storozynetz Zadowa Frassin a. M. Gurahumora Illischestie Kaczyka Kimpolung Molit Paltinoasa Wama Radautz	Nowosielitza-Reichsgrenze transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit (für Russland) lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 24·3 18·0 19·0 22·8 17·5 16·0 16·0 20·8 23·2 21·7 19·7 17·2 28·5 24·7 20·5 25·7 14·7		Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—20, Punkt 7, der Güterclassification des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I	Bednarów Boryslaw Czortków Husiatyn Sambor Skole Stanislau Stryj Wygoda						23 34 30 35 37 34 19 31 33					

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza, und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenz-Zollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

2642	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Wein	Wr.-Neustadt transit und umgekehrt Eriach		In beliebigen Mengen gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung	Localgütertarif	Verschieden	2 kr. Frachtnachlass	Verschieden		Vorlage der Aufnahmsscheine oder Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis längstens Ende Februar 1898		
2643			Maner- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf (Verladegeleise bei km 11·9)		Bei einer Verfrachtung von mindestens a) 6.000 Tonnen; b) 10.000 Tonnen im Jahre 1897. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Frachtbrief u. Wagen. Ein- und Ausladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb 12 Tagesstunden von der Bereitstellung der Wagen an gerechnet. Die Tagesstunden werden von 6 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends gezählt. Bei Ueberschreitung der Ein- oder Ausladefrist wird für jede überschrittene Stunde eine Wagenverzögerungsgebühr von 10 kr. für einen Wagen und jede angefangene Stunde gerechnet	Anhang zum Localgütertarif, Theil II, laufende Zahl 42/c	3·75 kr.	a) 3·50 kr. b) 3·00 kr.	a) 0·25 kr. b) 0·75 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtbriefe bis längstens 1. Februar 1898. Bei der Flüssigmachung nebiger Frachtnachlässe wird für die Benützung des auf fremdem Grunde liegenden Verladegeleises eine Benützungsgebühr von 0·25 kr. für 100 kg zu Gunsten des Grundpächters in Abzug gebracht				
			Wien E.W.A. und Klein-Schwechat			Vom 1. Jänner bis 31. December 1897								

Eisenbahn Wien-Aspang

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2644			Holzbrettchen der Pos. H-19 des Tarif-Theiles I	Klein-Schwechat	Wien E.W.A.	**Gesammtverfrachtung von 1000 Tonnen im Jahre 1897** gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localgütertarif	7·5 kr.	6·0 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	
2645			Getreide und Malzkelme	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat und umgekehrt	Maria-Lanzendorf	**Gesammtverfrachtung von jährlich mindestens 2000 Tonnen**, in welche Menge auch die über Wien E.W.A oder Klein-Schwechat einlangende und in Maria-Lanzendorf zur Abgabe kommende mineralische Kohle eingerechnet wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen			6·0 kr.	4·0 kr.	2·0 kr.		Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bei Anfgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis längstens Ende Februar 1898	
2646									kr.	kr.	kr.			
			Schnittholz		Wr. Neustadt loco	**Verfrachtung von zusammen mindestens 20 Wagen zu 10.000 kg im Jahre 1897** von einem Versender, ohne Unterschied der Holzsorte, unter Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes, Ausnahmetarif II		Aspang	13·0	10·0	3·0		Gegen Vorlage der auf die Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1898	In den Anfgabsstationen wird unbeschränkte Lagerfreiheit unter der Bedingung gewährt, dass die zugeführten Schnitt- und Brennhölzer der Bahn zur Verfrachtung übergeben werden. Andernfalls wird für die Lagerzeit die tarifmässige Gebühr eingehoben. Für die freilagernden Hölzer übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung gegen Feuer und Gefahr der Entwendung
									Edlitz	12·0	10·0	2·0			
									Scheiblingkirchen	11·0	10·0	1·0			
					Wien E.W.A. und Klein-Schwechat				Aspang	23·0	20·0	3·0			
									Edlitz	22·0	20·0	2·0			
									Scheiblingkirchen	21·0	20·0	1·0			
			Brennholz		Wr. Neustadt loco				Aspang	12·0	10·0	2·0			
									Edlitz	11·5	10·0	1·5			
					Wien E.W.A. und Klein-Schwechat				Aspang	20·0	18·0	2·0			
									Edlitz	19·5	18·0	1·5			
									Scheiblingkirchen	19·0	18·0	1·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2647	Eisenbahn Wien-Aspang		Holz aller Art	Aspang oder Edlitz	Wr.-Neustadt und weiter gelegenen beliebigen Stationen	Gesammt-Verfrachtung von mindestens 50 Wagen zu 10.000 kg im Jahre 1897. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner bis 31. December 1897	Localgütertarif	Verschieden	1·0 kr. Frachtnachlass	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1898	Insofern nach der unter der fortlaufenden Zahl 2646 dieses Verordnungsblattes enthaltenen Verlautbarung eine höhere Rückvergütung entfällt, wird nebige Vergütung nicht geleistet, die betreffenden Sendungen jedoch in die Mindest-Verfrachtungsmenge von 50 Wagen einbezogen
2648			Weisserde	Aspang	Wien E.W.A. loco und transit und Klein-Schwechat loco und transit	Gesammt-Verfrachtung von zusammen 3000 Tonnen im Jahre 1897. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Localgütertarifes, Ausnahmetarif V			Kreuzer 20·0	18·0	2·0		Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	
2649			Garn	Tattendorf und umgekehrt	Wr.-Neustadt Wien E.W.A.	Gesammt-Verfrachtung von mindestens 2500 Tonnen im Jahre 1897, in welche Menge auch die über Wien E.W.A. bezogene Mineralkohle eingerechnet wird. Verzicht auf die Achsverfrachtung; In beliebigen Mengen			Krenzer 11·0 16·0	10·0 14·5	1·0 1·5		Vorlage der auf die den Nachweis leistende Firma lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern, bezw. der Aufnahmsscheine, und Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern bis Ende Februar 1898	
			Güter der Tarif-Classe I	Tattendorf und umgekehrt	Wien E.W.A. loco und transit und Klein-Schwechat loco und transit				26·0	23·0	3·0			
			Güter der Tarif-Classe II						23·0	20·0	3·0			
			Güter der Tarif-Classe A ausschliessl. leere Verpackungsgegenstände						21·0	19·0	2·0			
			Baumwolle, gepresst			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen			15·0	14·0	1·0			
				Wr.-Neustadt transit	Tattendorf				9·0	6·0	3·0			
			Verpackungsgegenstände, leere	Wien E.W.A. loco und transit und Klein-Schwechat loco und transit und umgekehrt	Tattendorf	In beliebigen Mengen			21·0	15·0	6·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Eingabe erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2650	Eisenbahn Wien-Aspang		Gerste und sonstiges Getreide, Malz und Malzkeime	Traiskirchen	Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	Gesammt-Verfrachtung von mindestens 3500 Tonnen im Jahre 1897 an Getreide, Malz und Malzkeimen, sowie Mineralkohle von und nach Traiskirchen einerseits und nach und von Wien E.W.A., Klein-Schwechat, Sollenau und Wr.-Neustadt andererseits	Vom 1. Jänner bis 31. December 1897	Localgütertarif	9·0	7·5 einschl. Auf- und Ablegegebühr	1·5	Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern und der Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern, sowie der Wagzettel. Die Auszahlung der Rückvergütung erfolgt nach Ablauf des Verfrachtungs-Zeitraumes	Vorlage der Aufnahmsscheine oder Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis längstens Ende Februar 1898	
									Kreuzer					
			Waggeld	Traiskirchen		Bei Abwage von mindestens 150 Wagenladungen a) auf der Magazinswage, b) auf der Geleisebrückenwage	Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen im Jahre 1897 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen		a) für je 100 kg					
					und umgekehrt				1·0	0·6	0·4			
									b) für einen Wagen					
									60	40	20			
2651			Baumwolle, Baumwollabfälle, Zwirn und Spinnereigewebe	Erlach	Wien E.W.A. loco	In beliebigen Mengen gegen Verzicht auf die Achsverfrachtung			Verschieden	28·5 Kreuzer, einschl. der Auf- und Ablegegebühr				
					und umgekehrt						Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2652	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Mauer- und Dachziegel, Tegel, Tegelsteine, Sand, Erde, Schotter und Eis	Maria-Lanzendorf (Industriegeleise bei km 11·432)	Wien E.W.A. loco und transit Klein-Schwechat loco und transit	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 30.000 Tonnen im Jahre 1897**, in welche Menge auch die angekommenen Güter (als Kohle u. s. w.) einbezogen werden. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der betreffenden tarifmässigen Vorschriften. Ein- und Ausladen durch den Versender, bezw. Empfänger, oder auf deren Kosten, und zwar; a) in Wien E.W.A. und Simmering E.W.A. innerhalb 10 Tagesstunden, b) in den übrigen Stationen innerhalb 24 auf einander folgenden Tagesstunden, und c) im Ziegelwerke Leopoldsdorf innerhalb 6 Tagesstunden. Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet. Die Tagesstunden werden bei a) für die Zeit vom 1. März bis Ende September von 5 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends, für die Zeit vom 1. October bis Ende Februar von 6 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends, bei c) vom Augenblicke der Bereitstellung der Wagen gezählt. Für die Uebersteilung von Maria-Lanzendorf auf das Industriegeleise oder umgekehrt wird ausser den Frachtsätzen noch eine Zuschubgebühr eingehoben, und zwar für Wagenladungen 1·5 kr. für je 100 kg, mindestens aber fl. 1·50 für jeden Wagen; für Stückgüter 4 kr. für je 100 kg Vom 1. Jänner bis 31. December 1897		Localgütertarif	Verschieden					
2653			Maner- und Dachziegel	Erlach	Wr.-Neustadt loco und trs. für südlich Wr.-Neustadt gelegene Südbahnstationen	**Gesammtverfrachtung von mindestens 3000 Tonnen im Jahre 1897**, und zwar Ziegel und Kohle in allen nebenangeführten Relationen, worunter mindestens 50 Wagen Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Ein- und Ausladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb 8 Tagesstunden. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen			kr.	kr.	kr.			
					Scheibling-kirchen				5·0	3·5	1·5			
					Edlitz				5·5	4·5	1·0			
					Aspang				6·8	5·8	1·0			
									9·0	8·0	1·0			
			Kohle, mineralische	Wr.-Neustadt	Erlach				6·3	4·0	2·3			
										3·25 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis längstens 1. März 1898	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern und der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern bis Ende Februar 1898

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2654	Betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle	St. Egyden	Pitten	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ausladen innerhalb acht Tagesstunden durch den Empfänger	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Zusammenstoss der betreffenden Localgütertarife	kr. 12·0	kr. 7·0	kr. 5·0	Im Kartirungswege		
2655		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Brennholz der Pos. H—20 des Tariftheiles I	Nussdorf transit	Wien E.W.A. loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Ausladen durch den Empfänger innerhalb sechs Tagesstunden		Gebührentarif für die den Verkehr zwischen d. Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	11·5	9·5	2·0			Nebenstehender Frachtsatz versteht sich einschliesslich der Zustreifgebühren für die mit Wien E.W.A. in Schienenverbindung stehenden Lagerplätze
2656			Holzkohle	Töfej Gntorföld Csömödér Sümeg Rédics Herend	Pitten	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist		Zusammenstoss der Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen		44·5 44·5 46·0 42·0 47·0 45·5				
2657	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf	Nussdorf loco und transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen seitens des Versenders, bezw. Empfängers innerhalb der tarifmässigen Frist		Bestehen keine directen Frachtsätze		9·0				Der für Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit eingeführte Frachtsatz findet nur für jene Sendungen Anwendung, welche ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. über die Linien der K.F.N.B. weiterbefördert werden
					Wien Donauqnaihahnhof					8·0				
					Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit					9·0				
					Floridsdorf					11·1				
2658			Zuckerrüben	Maria-Lanzendorf Traiskirchen	Angern K.F.N.B.					22·4 26·3				
			Zuckerrübenschnitze	Angern K.F.N.B.	Maria-Lanzendorf Traiskirchen					17·6 21·5				
2659		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kupfer der Pos. M—19 des Tariftheiles I	Bischofshofen	Simmering E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				114·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2660	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Rohmaterialien, als: Rohelsen, Alteisen, Ingots, Zaggeln, Rohschienen, Quarz, Thon, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Eisenerze und Schlacken	Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz bezw. vice versa	Baschka	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897 und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. 3·71 2·12 13·78 12·19	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1898	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz bezw. vice versa	Lipina-Carlshütte					2·12 10·6 9·01				
2661			Eisenwaaren, Eisenconstructionen und Stahlwaaren	Baschka	Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Friedland bezw. vice versa	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			kr. 25 22 10 7 7·1	18 16 5 3·16 6	kr. 7 6 5 3·84 1·1				
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz Friedek-Mistek Friedland bezw. vice versa				20 17 7 14·1	14 12 2·37 10·5	6 5 4·63 3·6				
2662			Cement und grobe Schleifsteine	Friedek-Mistek	Baschka Lipina-Carlshütte	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Verschieden	4·8 4·8	Verschieden				
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte Baschka					11 13·8				
2663			Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz	Baschka				kr. 20·2 18·2	15 14	kr. 5·2 4·2			
				Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte				16·2 14·2	13 12	3·2 2·2			
				Friedek-Mistek	Baschka Lipina-Carlshütte				5·3 5·6	4 4	1·3 1·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2664	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle), excl. Grubenholz	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 19·2	kr. 14·3	kr. 4·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1898	Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostran-Witkowitz				17·2	13	4·2			
					Gross-Kunzendorf				13·9	10·4	3·5			
					Paskau				9·3	6·5	2·8			
				Friedland	Mähr.-Ostrau				Verschieden	19·5	Verschieden			
					Ostran-Witkowitz					18·2				
					Gross-Kunzendorf					15·6				
					Paskau					12·4				
					Lipina-Carlshütte					9·8				
				Friedland	Mähr.-Ostrau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).			Verschieden	21	Verschieden			
					Ostran-Witkowitz					19·6				
					Gross-Kunzendorf					16·8				
					Paskau					13·3				
					Lipina-Carlshütte					10·5				
					Bascka					7				
				Baschka	Mähr.-Ostrau				21·2	17·5	3·7			
					Ostrau-Witkowitz				19·2	15·4	3·8			
					Gross-Kunzendorf				15·9	12·6	3·3			
					Paskau				11·3	9·1	2·2			
					Lipina-Carlshütte				8·6	7	1·6			
					Friedek-Mistek				Verschieden	4·9	Verschieden			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				19·2	15·4	3·8			
					Ostrau-Witkowitz				17·2	14	3·2			
					Gross-Kunzendorf				13·9	11·2	2·7			
					Paskau				9·3	7	2·3			
					Lipina-Carlshütte				Verschieden	4·9	Verschieden			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				17·2	14	3·2			
					Ostrau-Witkowitz				15·2	11·9	3·3			
					Gross-Kunzendorf				11·9	9·1	2·8			
					Paskau				7·3	5·6	1·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2665	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Paskau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 12·9	kr. 12	kr. 0·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1898	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					10·9	10·5	0·4			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				16·2	15	1·2			
				Ostrau-Witkowitz					14·2	12·8	1·4			
				Mähr.-Ostrau	Baschka				20·2	18·8	1·4			
				Ostrau-Witkowitz					18·2	16·5	1·7			
				Mähr.-Ostrau	Friedland				23·5	16·4	7·1			
				Ostrau-Witkowitz					21·5	14·9	6·6			
				Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek				18·2	11	7·2			
				Ostrau-Witkowitz					16·2	10	6·2			
				Ostrau-Witkowitz	Rattlman				10·9	6	4·9			
				Mähr.-Ostrau					12·9	7	5·9			
2666			Baumwolle, rohe	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5·0 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1894	22	16·5	5·5		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1898	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2667			Friedek-Mistek	Altona, Bremen (Hauptbahnhof), Bremen (Freihezirk), Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham, Hamburg B., Harburg H., Wilhelmshrre, Lübeck, Stettin, Swinemünde und Warnemünde	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Verschieden	Verschieden	0·09 Mark		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	

Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn getragen.
Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2668	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkblech: a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Dzieditz, Oswięcim, M.-Ostrau	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	kr. 93, 97, 77	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Dzieditz, Oswięcim, M.-Ostrau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito					97, 101, 81				
				Dzieditz					kr. 107·8	95	kr. 12·8			
				Oswięcim					112·2	99	13·2			
				M.-Ostrau					92·5	79	13·5			
2669	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Körbe, neue, leere, dann Korbgeflechte (einschliesslich neuer Packkörbe), Wagenkörbe und Korbmöbel	Krakau transito (für Sendungen von Rozwadów)	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	371·5 kr.	161 kr.	210·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Krakau transito (für Sendungen von Bochnia)					371·5 kr.	172 kr.	199·5 kr.			
2670	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide	Eckersdorf	Troppan K.F.N.B.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; ad 2. und 4.: Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	kr. 11·9	kr. 10	kr. 1·9	Im Kartirungswege		
			2. Drainröhren	Troppan K.F.N.B.	Eckersdorf				11·9	10	1·9			
			3. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Stritesch	Krasna				6·7	5·7	1			
					Krasna trans. speciell für Sendungen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes				6·7	4·9	1·8			
			4. Steine, bezw. Steinhauerwaaren der Pos. 8-57, 58 und 59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Zaschan	Krasna				6·7	4	2·7			

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der und im	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 / 7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

3. Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Converterschlacken zum Hochofenbetriebe	2. Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesrückstände, Schwefelkiesabbrände), zum Hochofenbetriebe	1. Eisenerze, rohe und geröstete, zum Hochofenbetriebe
Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wr.-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, sowie von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen südlich der Donau, insoweit nicht etwa besondere Zugeständnisse bestehen	Aichberg-Steyrermühl, Bruck a. d. Mur, Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing und Niklasdorf	Mitterdorf, Payerbach und Pitten
Antonischacht, Eisenerz, Freiland, Garsten ioco und trs., Gross-Reifling, Hainfeld, Hieflau, Hohenberg, Judenburg, Kienberg-Gamming, Lilienfeld, Rosenau, Rottenmann, St. Pölten, St. Veit a. d. Gölsen, Scheibbs, Scheibmühl, Scheifling, Schrambach, Steyr, Trieben, Unzmarkt, Waidhofen a. d. Ybbs, Weissenbach a. d. Triesting, Weissenbach-St. Gallen, Weyer, Wilhelmsburg und Zeltweg		
Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Laurahütte, Lndwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze		
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen, insoweit directe Frachtsätze bestehen, directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation, und in Fällen, in welchen directe Frachtsätze nicht vorhanden sind, directe ab Wien-Nordbahnhof bis zur Bestimmungsstation: thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückgehende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen, oder insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn		
Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897		
Bezüglich der Relationen, in welchen von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe Frachtsätze bestehen: Neuer Ausnahmetarif Nr. 10 auf Seite 7 und neuer Ausnahmetarif Nr. 3 b auf Seite 5 des vom 1. Jänner 1897 giltigen Nachtrages VII zum Gütertarife Theil II, Heft 3 (alt Heft 4) vom 1. August 1893 für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband, und bezüglich jener Relationen, in welchen directe Frachtsätze von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation nicht vorgesehen sind: Ausnahmetarif Nr. 57 und 59 im Gütertarife Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1896 für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband nebst Nachträgen		
Verschieden		
Verschieden		
2 Markpfennige	3 Markpfennige	2 Markpfennige	2 Markpfennige
Im Rückvergütungswege		
Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		
Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den Frachtsätzen der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2672	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn loco Nord- oder Staatsbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 mctr. Tonnen (à 1000 kg). Aufliefernng der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Jede Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Aufliefernngs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien, bezw. hezüglich der letzten drei Relationen mit dem Stationsvorstande in Brünn vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, jedenfalls aber solche unter 1000 Kubikcentimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. In der Bestimmungsstation muss die Abnahme sogleich nach Ankunft des Zuges und, bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden, mit Anfang der letzteren erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897, dann Localtarif der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894 und Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zum Zwecke der Sicherstellung der Anfiefernng des nebenbezifferten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen an das Zugeständniss geknüpften besonderen Bedingungen haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständniss reflectiren, bei der publicirenden Verwaltung eine Caution im Betrage von 7000 fl. (sieben Tausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, wogegen diesen Firmen die regelmässige Abfertigung mit den bis auf Weiteres für derlei Eilgüter bestimmten Zügen zugesichert, sowie auch das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als nothwendig anerkannt wird, bis zu einer mit der betreffenden Aufliefernngsstation zu vereinbarenden Stunde auch noch nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit aufzuliefern. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die festgesetzten besonderen Bedingungen des Zugeständnisses nicht erfüllt worden sind.	
					Wien (Nordbahnhof)				240·4	178·0	62·4			
					Olmütz				339·0	251·0	88·0			
					Sternberg				362·7	268·8	93·9			
					Prossnitz				353·2	261·8	91·4			
					M.-Ostrau				436·9	324·2	112·7			
					Troppau K.F.N.B.				473·3	351·4	121·9			
					Neutitschein K.F.N.B.				381·5	287·6	93·9			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				430·6	319·6	111·0			
					Teschen K.F.N.B.				471·7	325·4	146·3			
					Bielitz				535·9	325·4	210·5			
					Krakau loco				663·8	396·3	267·5			
					Bisenz-Pisek				210·0	155·6	54·4			
					Holleschau				291·6	215·6	76·0			
					Prerau				304·2	225·2	79·0			
					Lundenburg				144·4	107·2	37·2			
					Jägerndorf loco				493·5	367·0	126·5			
					Freudenthal				445·5	331·0	114·5			
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				181·2	134·2	47·0			
					Kremsier				291·6	215·6	76·0			
					Weisskirchen				348·5	258·2	90·3			
				Brünn Nordbahnhof	Bielitz				400·6	295·6	105·0			
					Krakau loco				517·1	384·2	132·9			
					Jägerndorf loco				327·0	232·0	95·0			
				bezw. vice versa										

Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebs-Reglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2673	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Pos. G - 3 und 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Wien Nordbahnhof Olmütz	Bennisch	Aufgabe in beliebigen Mengen.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Haupthabnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localhabnen vom 1. Juni 1888	kr. Verschieden	kr. 159 66	kr. Verschieden	Im Kartirungswege		
			Garne der Pos. G - 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Wien Nordhahnhof	Bennisch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			118·3	112·6	5·7			
2674	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Saybusch-Zablocie	Andrychau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Partelorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, hezw. temporärer Anbang hiezu	kr. 21·9	kr. 17	kr. 4·9	Im Kartirungswege		
			Leer zurückgehende Bierfässer	Andrychau	Saybusch-Zablocie	Auflieferung in jeder Menge			22	17	5			
2675	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinsalz der Pos. S - 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Wieliczka Bochnia	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen und in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	kr. 132 141	kr. 110·8 119·8	kr. 21·2 21·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	*)
			Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Jedlesee transit				Localtarif vom 1. Jänner 1897	124·4	101·8	22·6			

*) Die vorbezifferten Frachtnachlässe werden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Speciell für rohes, unreines Steinsalz (Fabrikssalz) von Wieliczka nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof wird unter den Bedingungen dieses Zugeständnisses neben dem Nordbahn-Nachlasse von 21·2 kr. noch ein solcher von 2 kr. pro 100 kg zu Lasten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bewilligt, welcher letztere jedoch nicht an die Auflieferung eines bestimmten Verfrachtungsquantums gebunden ist. Wird das in der Rubrik 6 festgesetzte Minimal-Verfrachtungsquantum innerhalb des Jahres 1897 nicht nachgewiesen, so gelangt für das innerhalb dieser Frist von Wieliczka nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof beförderte rohe, unreine Steinsalz (Fabrikssalz) nur ein ermässigter Frachtsatz von 130 kr. pro 100 kg zur Anwendung, wobei jedoch, vom Minimal-Verfrachtungsquantum abgesehen, vorstehend stipulirte Bedingungen erfüllt sein müssen.

2676	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zur Durchführung im Tarifwege, sind die auf Seite 91 des vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifes Theil II für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G - 13, Mahlproducte und Mehl der Pos. M - 4, Malz der Pos. M - 7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie Oelsaaten der Pos. O - 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Wien-Lagerhaus um je 5 Heller pro 100 kg zu kürzen.											

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2677		Südbahn-Gesellschaft												
		K. k. Oesterr. Staatsbahnen												
		Papier der Pos. P—1 der Güter-Classification des Tarifes, Theil 1, vom 1. Jänner 1893	Soda der Pos. S—48											
		Wels	Aichberg-Steyrermühl	Ebensee										
		Innsbruck	Innsbruck											
		a) Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen										
		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897												
		Localtarife												
		a) 340 Heller b) 226 „ c) 212 „	166 Heller											
		a) 330 Heller b) 216 „ c) 196 „	162 Heller											
		a) 10 Heller b) 10 „ c) 16 „	4 Heller											
		Im Kartirungswege												
2678		Südbahn-Gesellschaft												
		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste												
		Barcs transit												
		Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Wiener-Neustadt incl., dann nach Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn												
		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief.												
		Nur giltig für Sendungen, rücksichtlich welcher bei der Aufgabe in Barcs der Nachweis erbracht wird, dass dieselben per Bahn oder per Wasser daselbst angelangt sind												
		Ab 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897												
		Localtarif	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben											
		Verschieden	incl. ung. Steuer 140 Heller											
		98 Heller incl. ung. Steuer*)	incl. ung. Steuer 120 Heller											
		Verschieden	incl. ung. Steuer 20 Heller											
		Im Kartirungswege												
		*) Insofern sich der normale Frachtsatz nicht ohnehin billiger stellt												
2679		Südbahn-Gesellschaft												
		Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
		Mehl und Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes, Theil I												
		Györ R.Oe.E.B. und Györ Raabufer-Güterexpedition, sowie Györ M.A.V. loco												
		Nach den im Südwest-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 3, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. vom 1. Jänner 1894 enthaltenen Stationen der Südbahngesellschaft (Tiroler Linie), sowie Stationen der Oesterr. Staatsbahnen mit Ausnahme von Kemmelbach-Ybbs, Kleinmünchen, Linz, Mautbausen, Melk, Pöchlarn, Vöcklabruck und Wels												
		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen												
		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897												
		Südwest-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1893 und Theil II, Heft 3 vom 1. Jänner 1894												
		Verschieden												
		8 Heller												
		Im Rückvergütungswege												
		Duplicat-Frachtbriefe, auf Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1898 an die Betriebsleitung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn in Oedenburg												

2650

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Eisenbahn Wien-Aspang	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Eisenbahn Wien-Aspang
Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, dann Fahrbetriebsmittel
cisleitbanischen Stationen (exclus. der Relation Wien—Wr. Neustadt) — Wien (Matzleinsdorf) und Wien E.W.A.
Wr. Neustadt, St. Egyden, Nennkirchen und Ternitz — Wr. Neustadt

Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der Schneebergbahn bestimmt und an die Bauleitung dieser Bahn adressirt sein.

a) Bei Frachtzahlung für mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, resp. bei Fahrbetriebsmitteln, auf eigenen Rädern laufend, für das factische Gewicht. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei.

b) Für Stückgüter mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge die nebigen für Wagenladungsgüter fixirten Frachtgebühren für jeden verwendeten Wagen zu entrichten sind

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897

Localtarif

Variabel

a) 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km, plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr, mit einem Minimalfrachtsatze von 8 b pro 100 kg; 0·20 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr, mit einem Minimalfrachtsatze von 17 h pro 100 kg.	a) 17 h
b) 0·52 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km, plus 8 h pro 100 kg Expeditionsgebühr; 0·40 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km, plus 8 h pro 100 kg Expeditionsgebühr, mit einem Minimalfrachtsatze von 34 b pro 100 kg	b) 33 h

Variabel

Im Kartirungswege

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2681	Südbahn-Gesellschaft		Kiele	Kanizsa	Kufstein transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Bayern bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893	294 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	211 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	83 Heller	Im Kartirungswege		
2682	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schotter des Specialtarifes 3	Skutsch	Pardubitz	Die Frachtzahlung erfolgt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Dieser Schotter muss zur Erhaltung der Bezirksstrassen bestimmt sein. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	kr. 11·8	kr. 8	kr. 3·8	Im Kartirungswege	In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	
					Rossitz				11·1	7·4	3·7			
					Opatowitz				15·5	11·4	4·1			
2683	Oesterreichischen Nordwestbahn		„Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Nach allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit Ausnahme der Station Klein-Schwechat	Anrechnhaltung der Bedingungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen mit der Routenvorschrift: „über Mittelsteine — Tinischt — Königgrätz — Kolin — Prag St.E.G." aufgeliefert werden	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Niederschlesischer Kohlen- etc. Tarif nach den westlichen Linien der k.k.St.B. etc. vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	17·0 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1898 consignirt vorzulegen	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die in Betracht kommenden Frachtsätze des citirten Tarifes ermässigen, so verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ansmasse	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nnmme	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wnrde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
70	Nr. 141 vom 8. December 1896	2334	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Locomotiv - Tenderbüchsen und Kessel als Frachtgut	Wörgl	Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit	Locomotiv - Feuerbüchsen und Kessel als Frachtgut	Statt: Locomotiv-Tenderbüchsen und Kessel als Frachtgut, soll es heissen: Locomotiv - Feuerbüchsen und Kessel als Frachtgut

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 149. **Wien, 29. December 1896.** **IX. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Justizministeriums vom 5. December 1896,*) betreffend die Ausführung des Artikels IV des mit dem Deutschen Reiche geschlossenen Legalisirungsvertrages vom 25. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 85.

Mit Rücksicht auf die Aenderungen, welche seit der Publication der hierortigen Verordnungen vom 12. Februar 1881, R.-G.-Bl. Nr. 13, und vom 29. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 93, in dem Stande der in diesen Verordnungen verzeichneten obersten und höheren Verwaltungsbehörden des Deutschen Reiches und derjenigen, welche der österreichisch-ungarischen Monarchie gemeinsam sind, und welche für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder bestehen, eingetreten sind, werden nachstehende Berichtigungen zu den verlautbarten Verzeichnissen derjenigen höheren Verwaltungsbehörden kundgemacht, deren Urkunden nach Artikel IV des zwischen dem Deutschen Reiche und der österreichisch-ungarischen Monarchie geschlossenen Legalisirungsvertrages vom 25. Februar 1880 eine Beglaubigung nicht bedürfen.

1. Zu dem Verzeichnisse I.*

In demselben hat an Stelle der sub A., b, II., 5 angeführten General-Direction der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten zu treten:

5. α) Die General-Direction der königl. Staatsbahnen und
5. β) die Direction der königl. Posten und Telegraphen.

2. Zu dem Verzeichnisse II.*

In demselben hat Punkt III zu lauten:

III. K. und k. Reichs-Kriegsministerium, demselben unterstehen:

a) Die mit fortlaufenden Zahlen von 1 bis 15 bezeichneten Corps-Commanden in Krakau, Wien, Graz, Budapest, Pressburg, Kaschau, Temesvár, Prag, Josefstadt, Przemysl, Lemberg, Hermannstadt, Agram, Innsbruck und Sarajevo;
b) das Militär-Commando in Zara;
c) das Hafen-Admiralat in Pola.

3. Zu dem Verzeichnisse III.*

In demselben hat zu lauten:

a) Der Punkt V:

V. α) K. k. Handelsministerium, demselben unterstehen:
Die k. k. Seebehörde in Triest;
„ k. k. Post- und Telegraphen-Directionen;
„ k. k. Normal-Aichungscommission;
„ k. k. Aichinspectorate.

*) Enthalten in dem am 19. December 1896 ausgegebenen LXXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 229.

V. β) K. k. Eisenbahnministerium, demselben unterstehen:
Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen;
das k. k. Central-Wagendirigirungsamt;
die k. k. Staatsbahn-Directionen.

b) Der Punkt VII:
K. k. Ministerium für Landesvertheidigung, demselben unterstehen:
Das k. k. Landwehr-Obercommando in Wien;
die k. k. Landesvertheidigungs-Oberbehörde für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck;
die k. k. Landwehr-Commanden in Wien, Graz, Prag, Josefstadt, Krakau, Przemyśl, Lemberg und Zara;
das k. k. Landesvertheidigungs-Commando in Innsbruck;
die k. k. Landes-Gendarmerie-Commanden Nr. 1 in Wien, Nr. 2 in Prag, Nr. 3 in Innsbruck, Nr. 4 in Brünn, Nr. 5 in Lemberg, Nr. 6 in Graz, Nr. 7 in Triest, Nr. 8 in Linz, Nr. 9 in Zara, Nr. 10 in Troppau, Nr. 11 in Salzburg, Nr. 12 in Laibach, Nr. 13 in Czernowitz und Nr. 14 in Klagenfurt.

Gleispach m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den Artikeln 1, 2, 9, 14, 23, 48, 50 und 51 geänderten Statuten der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft in Salzburg genehmigt.

Wien, am 15. December 1896. — Z. 40.620. E.-M.-Z. 16.385/I.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 552. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. December richteten die Abgeordneten Wohanka und Genossen nachstehende Interpellation an Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister:

„Die Rücksichtslosigkeit, mit welcher die Prager Tramway den Verkehr betreibt, ist seit Jahren Gegenstand der Klagen des Publicums, welche von Zeit zu Zeit Ausdruck in den öffentlichen Blättern finden. Die Prager Tramway verfügt über einen ungenügenden Wagenpark, und die in Verwendung stehenden Wagen sind zumeist alt und schmutzig, das Pferdematerial ist ein ungenügendes und ein geradezu trauriges. Zudem werden die Pferde über ihre Kräfte angestrengt, da die Bespannung der Wagen zumeist nur durch ein Pferd erfolgt, welches den vollgepfropften Wagen ziehen muss. Die Fahrordnung entspricht in ungenügender Weise den Anforderungen der Stadt Prag mit den Vorstädten, so dass es häufig vorkommt, dass das Publicum fünf bis zehn Minuten warten muss, ehe es befördert wird. Namentlich aber ist es die Ueberfüllung der Wagen, über welche seit langer Zeit allgemein geklagt wird und die heute in erhöhtem Masse existirt. Sehr häufig kommt es vor, dass in den Tramwaywagen zwei- bis dreimal mehr Personen hineingepfercht werden, als der Wagen befördern soll; es scheint eben Princip der Tramway-Verwaltung zu sein, auf das Publicum keine Rücksicht zu nehmen, sondern nur zu trachten, aus jeder Wagentour den grössten Nutzen zu ziehen. Namentlich auf der Weinberger und Žižkover Linie ist die Ueberfüllung tagtäglich eine grosse und oft eine derartige, dass sie mit Lebensgefahr des Publicums verbunden ist. Schon vor mehreren Jahren hat der Prager Stadtrath auf die Abstellung dieses, die öffentliche Sicherheit gefährdenden Unfuges gedrängt und die Prager Polizeidirection, auch die böhmische Statthalterei, eine Remedur angeordnet, wogegen die Prager Tramway den Recurs an das Ministerium ergriffen hat, der bis heute noch nicht erledigt ist. Nachdem der Verkehr auf der Prager Tramway im Interesse der Sicherheit des Publicums dringend einer Regelung bedarf, erlauben wir uns, an Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister nachnachstehende Interpellation zu richten:

1. Ist Seine Excellenz geneigt, über die angeführten, notorisch bekannten Unzukömmlichkeiten auf der Prager Tramway eine Untersuchung einzuleiten?
2. Ist Seine Excellenz geneigt, den nunmehr seit $1^1/_2$ Jahren anhängigen Recurs der Prager Tramway baldigst zu erledigen?“

In der 553. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. December interpellirten die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen Se. Excellenz den Herrn Eisenbahnminister in Betreff des Fahrplanes für die Relation Wien—Horažďowitz—Klattau—Taus.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Auflassung des Feldweg-Ueberganges in km 121·382, Verlängerung der Bahnkreuzung für diesen Feldweg nach der in km 121·5058 befindlichen Durchfahrt: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes der Auflassung des Feldweg-Ueberganges in km 121·382 der Strecke Rohatetz—Bisenz-Pisek (Linie Wien—Krakau) und Verlängerung der Bahnkreuzung für diesen Feldweg nach der in km 121·5058 befindlichen 5·5 m weiten Durchfahrt angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Martin Fric bestimmt.

[E.-M.-Z. 9514/IV.]

Localbahn Stramberg - Wernsdorf. (Herstellung einer Trinkwasserleitung in der Station Stramberg: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von den Concessionären der Localbahn Stramberg-Wernsdorf vorgelegte Project über die Herstellung einer Trinkwasserleitung für die Station Stramberg nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und des mährischen Landes-Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 65, der Amtshandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 9201/IV.]

— (Herstellung einer Waggonbrückenwaage in der Station Stramberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von den Concessionären der Localbahn Stramberg-Wernsdorf vorgelegte Project über die Herstellung einer Waggonbrückenwaage von 25 t Tragfähigkeit in der Station Stramberg hinsichtlich des Hochbaues der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 9202/IV.]

Ausbau der bestehenden Localbahn Wien-Wr.Neudorf, und zwar umfassend: die Hauptlinie Gumpendorfer Schlachthaus—Simmering—Blumengasse, dann die Schleppbahnen: Simmering-Centralviehmarkt, Centralviehmarkt-Schlachthaus St. Marx und Haltestelle Meidling-Meidlinger Schlachthaus. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen vorgelegten Projectes, betreffend den Ausbau der bestehenden Localbahn Wien-Wr. Neudorf, und zwar umfassend: die Hauptlinie Gumpendorfer Schlachthaus—Simmering—Blumengasse, dann die Schleppbahnen: Simmering-Centralviehmarkt, Centralviehmarkt-Schlachthaus St. Marx und Haltestelle Meidling-Meidlinger Schlachthaus, die Trassenrevision und Stationscommission auf den 4. Jänner 1897 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Hans Hruschka betraut.

[E.-M.-Z. 15.978/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate November 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	In Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2088	17.550	7.046	26.684	79	212	64	355	1·3	266	10	195	.	9	.	.	3	.	18
Nordöstliche Linien	423	4.387	4.993	9.803	15	93	48	156	1·5	46	1	75	25	20	.	.	5	.	10
Dalmatiner Staatsbahn	.	267	.	267	.	7	.	7	2·6	5	.	14	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	560	120	740	2	1	3	6	0·8	5	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	570	240	810	.	5	1	6	0·7	6	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.140	870	2.190	1	7	1	9	0·4	8	4	9	.	2	.	.	2	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	120	360	1.530	2.010	4	7	4	15	0·7	10	6	7	.	.	.	.	.	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	358	710	1.068	.	28	.	28	2·6	15	1	8	4	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	180	390	.	1	2	3	0·7	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	527	4.512	4.216	9.255	29	44	1	74	0·7	75	2	18	5	2	1	.	2	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	480	.	540	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	3	.	3	1·2	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	362	4.635	576	5.573	10	18	.	28	0·5	32	7	9	.	4	.	.	1	.	19
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	514	5.035	3.210	8.759	46	108	23	177	2·0	158	4	85	.	7	.	.	1	2	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	250	39	289	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	862	5.120	630	6.612	42	59	3	104	1·5	89	8	42	.	1	.	.	2	.	5
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.480	272	1.752	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	180	270	450	.	1	3	4	0·8	.	.	3	.	1	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	42	840	.	882	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5238	48.114	24.962	78.314	228	595	153	976	.	719	43	475	34	46	1	.	16	2	67

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 0·1 „
5. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·4 „
6. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·5 „
7. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·7 „
8. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 0·7 „
9. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·7 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·7 „
11. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·8 pC
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 0·8 „
13. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 1·2 „
14. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . 1·3 „
15. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . 1·5 „
16. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·5 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·0 „
18. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 2·6 „
19. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 2·6 „

Schiffahrt.

Donau-Regulirungs-Commission. (Plenarsitzung.) In der am 16. December unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Statthalters von Niederösterreich Erich Grafen Kielmansegg abgehaltenen Plenarsitzung beschloss die Donau-Regulirungs-Commission auf Anregung der Stadtcurie, das Ansuchen der Gemeinde Wien um Bewilligung einiger Constructionsänderungen der neu zu erbauenden Franzensbrücke über den Donaucanal, gegen welches die Donau-Regulirungs-Commission seinerzeit Stellung genommen hat, bei einer neuen Localverhandlung, zu welcher der Schiffahrts-Gewerbeinspector und die Schiffahrts-Interessenten einzuladen wären, nochmals in Erwägung zu ziehen. Weiter wurde den Beschlüssen des technisch-administrativen Comité, nach welchen die Schleusenkammer in Nussdorf nach dem von der Bauleitung ausgearbeiteten Projecte auszuführen, das heisst die Sohle zu betoniren ist, und ferner gegen die von der Gemeinde Wien angesuchte Bewilligung zur Schottergewinnung im Donaustrome, eventuell im Donaucanale keine Einwendung erhoben werden soll, die Genehmigung ertheilt, sodann beschlossen, mit der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft wegen pachtweiser Ueberlassung eines Ufergrundes zum Zwecke der Errichtung einer Mörtelfabrik in Verhandlung zu treten. Nach Erledigung einiger Personalangelegenheiten erklärte es die Donau-Regulirungs-Commission schliesslich für wünschenswerth, die Anlagen von Stauwehren zum Zwecke der Wienthal-Wasserleitung in Augenschein zu nehmen, um einer

allfälligen Gefährdung ihrer bei der Umwandlung des Wiener Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen vorliegenden Interessen rechtzeitig vorbeugen zu können.

Württemberg. (Schiffahrtsvorschriften für kleine Bodensee-Fahrzeuge.) Die kgl. Hafendirection in Friedrichshafen hat unterm 1. September eine Zusammenstellung der für die Schiffahrt auf dem Bodensee mit kleinen Fahrzeugen geltenden wichtigeren Vorschriften verlautbart. Die Zusammenstellung enthält Bestimmungen über die Haltung von kleineren Fahrzeugen am württembergischen Bodenseeufer durch Private, Anordnungen über die nächtliche Lichterführung der kleinen Boote, die speciellen Vorschriften für das Hafengebiet von Friedrichshafen, sowie für die kleineren Häfen Langenargen, Kressbronn, Eriskirch-Schwedi, Schloss Friedrichshafen und Fischbach, endlich die ortspolizeilichen Vorschriften für Friedrichshafen in Beziehung auf die Lohnschiffahrt mit Ruderschiffen, Gondeln, Segeln und Motorbooten. Aus diesen Vorschriften ist Nachstehendes hervorzuheben: Die Haltung eines kleinen Fahrzeuges am württembergischen Bodenseeufer durch Private ist von einer polizeilichen Bewilligung abhängig, welche von der Hafendirection in Friedrichshafen auf Ansuchen in Form eines Erlaubnissscheines ertheilt wird, wenn nicht Gründe namentlich zollrechtlicher Natur gegen die Erlaubnissertheilung sprechen. Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang haben sämmtliche in Fahrt befindlichen kleinen Fahrzeuge bei Annäherung von oder zu Dampfschiffen rechtzeitig ein weisses Licht zu zeigen. Die Lichter sollen in dunkler Nacht bei klarer Luft mindestens auf ein Kilometer sichtbar sein. Den in den Häfen ein-, bezw. aus denselben auslaufenden Dampfschiffen müssen Gondeln und andere kleine Schiffe auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen. Diese Vorschrift hat für alle kleineren Fahrzeuge auch dann Geltung, wenn sie unter Segel gehen, insbesondere auch für die Vergnügungs- und Sportzwecken dienenden Segelboote (Segel-Yachten u. dgl.). Bei Annäherung eines Dampfschiffes haben innerhalb des Hafengebietes von Friedrichshafen wie der übrigen Häfen die kleinen Fahrzeuge demselben so rasch und so weit aus dem Wege zu gehen, dass sie von dem vorüberfahrenden Dampfschiffe mindestens 20 m entfernt bleiben, oder da, wo das Fahrwasser der Dampfschiffe durch Zeichen kenntlich gemacht ist, ausserhalb der bezeichneten Fahrwassergrenze sich befinden. Das absichtliche Hineinfahren mit den kleinen Fahrzeugen in die von den Dampfschiffen erzeugten Wellen ist streng untersagt. Das Anlegen der kleinen Fahrzeuge an die Dampfschiffe ist untersagt. Private, welche Personen gewerbsmässig in Ruderschiffen, Gondeln, Segel- oder Motorbooten um Lohn führen wollen, desgleichen Unternehmer, welche solche Schiffe gewerbsmässig vermiethen wollen, haben ihr Vorhaben gemäss § 14 der Gewerbeordnung beim Stadtschultheissenamte in Friedrichshafen anzuzeigen und auf Verlangen ihre persönliche Zuverlässigkeit in Beziehung auf den beabsichtigten Gewerbebetrieb in geeigneter Weise darzuthun. Diese Unternehmer sind verpflichtet, jede Einstellung eines Gehilfen unter Angabe der persönlichen Verhältnisse desselben sofort beim Stadtschultheissenamte anzumelden, welches beim Mangel genügender Befähigung oder Zuverlässigkeit die Verwendung der betreffenden Person als Schiffsführer jederzeit untersagen kann. Anderen Personen als seinen ständigen Gehilfen darf der Besitzer die Führung des Schiffes an seiner Statt nicht übertragen. Jeder Schiffer, der selbstständige sowohl als der Gehilfe, muss sich auf Anordnung des Stadtschultheissenamtes einer Prüfung über seine Fahrkundigkeit unterziehen. Wer ein Fahrzeug zur Lohnschiffahrt erstmals in Gebrauch nehmen will, oder sofern dasselbe der Lohnschiffahrt schon gedient hat, einer durchgreifenden Verbesserung oder Abänderung unterzieht, muss die Prüfung dieses Fahrzeuges beim Gemeinderathe beantragen. Die Untersuchung des Schiffes erfolgt durch einen vom Gemeinderathe angestellten Sachverständigen, welcher die Prüfungsurkunde ausstellt und in derselben die erforderlichen Schiffsgeräthe, sowie die grösste zulässige Zahl der an Bord zu nehmenden Personen bezeichnet. Auf Vorlage der Prüfungsurkunde bestimmt der Gemeinderath die von dem Schiffe zu führende Nummer, sofern dasselbe eine solche nicht bereits besitzt. Vor erfolgter Ausstellung der Prüfungsurkunde und Ertheilung der Nummer darf kein Fahrzeug in Gebrauch genommen werden. Auf jedem Schiffe ist die zugetheilte Nummer und der Ortsname Friedrichshafen (abgekürzt F.H.), sowie die Zahl der Personen, welche dasselbe höchstens aufnehmen darf, aussen an beiden Langseiten mit mindestens 12 cm hohen arabischen Ziffern, bezw. lateinischen Buchstaben in heller Farbe auf dunklem oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde anzuschreiben. Ziffern und Schrift müssen stets gut lesbar erhalten werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 15. December wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft" abgehalten. Bei derselben waren neun Actienzeichner anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen das gesammte Actiencapital, nämlich 500 Prioritäts- und 1700 Stammactien mit zusammen 440 Stimmen, vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Hans Dobner von Dobenau. Nach Constatirung der ordnungsgemässen Einberufung der Generalversammlung wurde Dr. Franz Keil, Landeshauptmann-Stellvertreter im Landesausschusse in Salzburg, zum Vorsitzenden gewählt. Sodann wurde die statutenmässig erfolgte Zeichnung und Einzahlung des Actiencapitals nachgewiesen, worauf die Versammlung beschloss, in die dem Concessionär der Pinzgauer Localbahn zukommenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten einzutreten. Hierauf wurde zur Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrathes geschritten. Seitens der k. k. Staatsverwaltung war k. k. Hofrath i. P. Johann Poschacher Edler von Arelshöh, Seitens des Landesausschusses des Herzogthums Salzburg Dr. Franz Keil und Hof- und Gerichtadvocat Dr. Victor von Fuchs in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath entsendet worden. Von der Versammlung wurden sohin k. k. Regierungsrath Dr. Victor Hasenöhrl, Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Friedrich Kolischer, Bürgermeister Leopold Sterzinger, Generalsecretär Dr. Siegfried Werner und Handelskammer-Präsident Ludwig Zeller per acclamationem in den Verwaltungsrath gewählt. Ferner wurden Josef Rach und Emanuel Richter zu Mitgliedern und Ludwig Hackmüller zum Ersatzmanne des Revisionsausschusses gewählt. In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Hofrath Johann von Poschacher zum Präsidenten und Dr. Franz Keil zu dessen Stellvertreter gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCLXI. Stückes.) Das am 22. December herausgegebene CCLXI. Stück enthält unter

Nr. 2771: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 17. December 1896, Z. 110.484, betreffend die Bestimmung der Stationen Denysów-Kupczyńce, Kozowa, Potutory, Podwysokie und Bolszowce als Ein- und Ausladestationen für lebende Thiere und Fleisch.

Nr. 2772: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. December 1896, Z. 110.140, betreffend die Aufhebung der Sperre des politischen Bezirkes Dolina und der Gerichtsbezirke Mszana dolna, Sambor und Tyśmienica.

Nr. 2773: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. December 1896, Z. 24.714, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus einigen Bezirken Bosniens.

— (Inhalt des CCLXII. Stückes.) Das am 23. Deeember herausgegebene CCLXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2774: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 5. December 1896, Z. 156.697/I, betreffend Sperre des gauzen Bezirkes Dervent gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Nr. 2775: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 18. December 1896, Z. 20.514/II, betreffend beschränktes Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich naeh Oberösterreich.

Nr. 2776: Kundmaehung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. December 1896, Z. 38.236, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Sehweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2777: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 20. December 1896, Z. 15.050, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2778: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Deeember 1896, Z. 204.862, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2779: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. December 1896, Z. 205.076 betreffend die Aufhebung des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren entlang des Gebietes der sächsisehen Amtshauptmannschaft Oelsnitz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Tour- und Retourfahrkarten auf den Kolomeaer Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1897 gelangen in den Stationen Kolomea Ring und Kolomea Vorstadt Nadworna Tour- und Retourfahrkarten nach Peczenizyn-Szczepanowski, Peczenizyn-Markt und Peczenizyn-Markówka zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe.

Von	Nach	Tour- und Retourfahrt	
		II.	III.
		Classe	
		Gulden ö. W. einschliesslich Stempel	
Kolomea Ring und Kolomea Vorstadt Nadworna	Peczenizyn-Szczepanowski, Peczenizyn Markt und Peczenizyn-Markówka . . .	0·60	0·40

Die Giltigkeitsdauer dieser Tour- und Retourfahrkarten beträgt drei Tage, wobei der Tag der Lösung, bezw. Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angesehen wird und die Rückreise spätestens vor Mitternacht des sich hienach ergebenden dritten Tages angetreten werden muss.

Wien, am 22. December 1896. [966]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

(Theil II, Heft 2.)

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit dem 1. Februar 1897 werden die Frachtsätze für Grubenholz (Ausnahmetarif D) im Verkehre nach Gleiwitz und Pless des Directionsbezirkes Kattowitz aufgehoben.

Wien, 20. December 1896. [967]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife, u. z. Theil II, Heft A (gemeinschaftliches Heft) und Theil 2, Heft 1 (Classenguttarif).*)

Am 1. Jänner 1897 treten nachbezeichnete Tarife in Kraft, und zwar:

1. Theil II, Heft A (gemeinschaftliches Heft), enthaltend besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Stadlau—Marchegg und Simmering—Bruck a. L.), der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, sowie der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft einerseits, dann Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits.

2. Theil II, Heft 1, enthaltend Frachtsätze für den Güterverkehr für das sub 1 angegebene Verkehrsgebiet (exclusive des Verkehres der Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft).

Exemplare dieser neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise ad 1) von Mark 0·40 = 0·50 Kronen und ad 2) von Mark 3·— = 3·50 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, 19. December 1896. [968]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einbeziehung neuer Relationen.

An Stelle der im Verordnungsblatt vom 12. December 1896, Nr. 143, publicirten Fahrpreise der Rückfahrkarten gelangen mit dem gleichen Tage (1. Jänner 1897) nachstehende ermässigte Fahrpreise zur Einführung:

	Rückfahrkarten	
	I. Classe	II. Classe
	Mark	
Von Friedrichshafen nach Wien via Salzburg oder Simbach	107·40	72·40
Von Ulm nach Wien via Salzburg oder Simbach	93·60	62·—

Wien, am 26. December 1896. [969]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Frachtsätzen in den Heften 1, 2 und 5.

Die in den vom 1. August 1896 giltigen Nachträgen VII zu Theil II, Heft 1, 2 und 5, des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen, bis Ende December 1896 giltigen Frachtsätze der Wagenladungsclassen C 1 und C 2, bezw. des Ausnahmetarifes 2, resp. 4 (Stückgüter in Wagenladungen) und des Ausnahmetarifes 3 c (Wolle, Wollabfälle) bleiben bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897 in Geltung.

Wien, am 19. December 1896. [970]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

*) Verfolg der Publicationen in Nr. 67 (Seite 1195), bezw. in Nr. 133 (Seite 2249) ex 1896 dieses Blattes.

Oesterreichisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Neue Gepäckstaxen auf den rumänischen Linien.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 133 vom 19. November 1896 publicirte Einführungstermin des I. Nachtrages zum Tarife für den obgenannten Verkehr wird vom 1. Jänner 1897 auf den 1. Februar 1897 verschoben.

Wien, am 24. December 1896. [971]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Berichtigung.

Aus der Kundmachung, Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 129 vom 10. November 1896, fortlaufende Nummer 802, Seite 2160, ist die Station Alt-Grottkau der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau nebst den für dieselbe vorgesehenen Frachtsätzen und Entfernung zu eliminiren. Die genannte Station ist nur für den Stückgutverkehr eröffnet.

Wien, am 25. December 1896. [972]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In dem mit 1. Jänner 1897 in Wirksamkeit tretenden Tarif, Theil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband ist nachstehender Druckfehler richtig zu stellen:

Auf Seite 66 in der Relation zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Lagerhaus bei Ausnahmetarif I a ist statt 9 zu setzen **4 h.**

Wien, am 23. December 1896. [973]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Oswiecim und Myslowitz-Szczakowa.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr.

Der laut Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133 vom 19. November 1896, Post 844, mit 1. Jänner 1897 zur Einführung in Aussicht genommene neue Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehr über Oderberg etc. gelangt nicht mit dem vorgenannten Tage, sondern mit 1. Februar 1897 zur Einführung.

Demzufolge bleiben auch die Tarife für den Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehr über Oderberg etc. vom 1. September 1893, dann für den Sächsisch-Galizischen Personenverkehr vom 15. Februar 1896 noch bis inclusive 31. Jänner 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 22. December 1896. [974]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit sofortiger Giltigkeit treten folgende Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze in Wirksamkeit:

Ueber Zerbst, Falkenberg, Elsterwerda V. B., Böhla, Kötschenbroda, Dresden, Tetschen:

				Einfache Fahrkarten für alle Züge I. Classe			Gepäcksfracht für 10 kg a)	b)
				Mark			Mark	
Von Bremen	nach	Prag	Nordwestbahnhof	64·20	46·60	30·80	0·44	2·86
„ „	„	Wien		86·90	61·70	38·40	1·56	2·86
„ Hannover	„	Prag		53·10	38·40	25·00	0·44	2·24
„ „	„	Wien		75·80	53·50	32·60	1·56	2·24
„ Magdeburg	„	„		62·60	43·70	25·80	1·56	1·51
„ Braunschweig	„	„		70·40	49·50	29·80	1·56	1·94
„ Hamburg A.V.	„	Prag		63·10	45·90	30·20	0·44	2·81
„ „ „	„	Wien		85·80	61·00	37·80	1·56	2·81
„ Kiel	„	„		95·40	68·10	42·80	1·56	3·34

Ueber Zerbst, Falkenberg, Roederau / Elsterwerda—Böhla, Kötschenbroda—Dresden—Tetschen.

Rückfahrkarten, giltig für alle Züge.

Von Magdeburg nach Wien Nordwestbahnhof	108·90	75·50	42·70	— —

In der Gegenrichtung werden Fahrkarten über die vorbezeichnete Route nicht ausgegeben.

Wien, am 18. December 1896. [975]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerexportverkehr aus Oesterreich nach Ostindien.

Nichteinführung eines neuen Tarifes und Verlängerung der Giltigkeitsdauer des bestehenden Tarifes.

Die in der Nummer 145 dieses Blattes vom 17. December 1896 angekündigte Einführung eines neuen Exporttarifes für Zucker aller Art aus Oesterreich nach Ostindien mit 1. Jänner 1897 kann nicht stattfinden.

Es bleibt daher der bezügliche Exporttarif vom 1. September 1895 bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Wien, Prag, Teplitz und Triest, am 24. December 1896. [976]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Steyrthalbahn.

Einführung eines temporären Anhanges zum Tarife, Theil II, vom 1. Jänner 1897.

Mit 1. Jänner 1897 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1897 gelangt ein neuer Anhang zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für specielle Artikel in einzelnen Relationen, zur Einführung.

Gleichzeitig wird der „temporäre Anhang“ vom 1. Jänner 1896 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Anhanges können bei den Stationen der Steyrthalbahn zum Preise von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Steyr, am 17. December 1896. [977]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Anwendung der für die nachstehenden Relationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Frachtsätze auf den Verkehr in den gleichnamigen Relationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die im Localgütertarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, giltig vom 1. Jänner 1897, nebst dem hiezu gehörigen temporären Anhange für den Verkehr zwischen

Brünn und Bisenz-Pisek,
„ „ Holubitz,
„ „ Hradisch,
„ „ Křženowitz,
„ „ Marchegg,
„ „ Wien (Nordbahnhof),
Marchegg und Holubitz,
„ „ Křženowitz,
„ „ Wien (Nordbahnhof),
Wien-Nordbahnhof und Holubitz,
„ „ „ Křženowitz

vorgesehenen Tarifbestimmungen und Frachtsätze finden, insoweit sich die Gebührenberechnung auf Grund derselben billiger stellt, vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 auch rücksichtlich derselben Relationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, d. i. im Verkehre zwischen

Brünn und Bisenz-Stadt,
„ „ Holubitz,
„ „ Ungar.-Hradisch-Stadt,
„ „ Křženowitz T. B,
„ „ Marchegg,
„ „ Wien St.E.G.,
Marchegg und Holubitz,
„ „ Křženowitz T. B.,
„ „ Wien St.E.G.,
Wien St.E.G. und Holubitz,
„ „ „ Křženowitz T. B.

Anwendung.

Wien, am 28. December 1896. [978]

Sonstige Nachrichten.

Ostdeutscher Gütertarif, Gruppe I/II. (Einführung des Nachtrages II.) Mit Giltigkeit vom 1. December 1896 ist der Nachtrag II zum Ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt worden.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife u. s. w.

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Directionsbezirkes
Bromberg: Filebne Südbahnhof, Güldenau, Hallberg, Krutsch, Lubasch, Ritschenwalde, Rosko, Waldowshof, Werdum und Zempolnothal;
Danzig: Bartin, Bublitz, Danzig Hauptbahnhof, Grünewald, Tiefenau, Wossarken und Zechendorf;
Königsberg: Försterei, Jorksdorf, Kuddern, Spirokeln, Steffenswalde, Stoosznen und Ziegenberg;
Breslau: Bobrau-Seiffersdorf, Breslau Oderhafen, Grabig, Hartliebsdorf, Holzkirch, Ketschdorf, Laubnitz, Marklissa, Neudorf a. Gr.. Neuhammer, Nimmersath, Ober-Kauffung, Pilgramsdorf, Pöpelwitz (Umschlag), Pürbischau, Rothfest, Seckerwitz, Steinkirch, Thirnitz und Voigtsdorf;
Posen: Blottnik, Glembuch, Glowno, Neudorf, Mauche, Poppe, Schwerin a. W., Wirschkowitz und Wroniawy.

b) Anderweite ermässigte Frachtsätze und abgekürzte Entfernungen für die Stationen des Directionsbezirkes
Bromberg: Küstrin, Küstriner Vorstadt, Dabmsdorf-Müncheberg, Döllens-Radung, Dühringshof, Golzow, Grube Vaterland, Gusow, Kietz, Kl.-Kammin, Lebus, Podelzig, Rehfelde, Tamsel, Trebnitz i. d. M. und Vietz;
Breslau: Alt-Kemnitz, Blasdorf, Friedeberg a. Qu., Greiffenberg i. Schl., Hermsdorf (Kynast), Hirschberg i. Schl., Jannowitz i. Schl., Landeshut i. Schl., Liebau, Liebenthal i. Schl., Löwenberg i. Schl., Lomnitz im Riesengebirge, Merzdorf, Neundorf-Greiffenstein, Petersdorf im Riesengebirge, Rabisbau, Reibnitz, Ruhbank, Rosenau i. Schl., Schildau, Schmiedeberg, Schmottseifen, Warmbrunn und Zillerthal-Erdmannsdorf;
c) einen neuen Ausnahmetarif 2 a für Abtrittsdünger;
d) einen neuen Ausnahmetarif 4 b für Rübenerde;
e) einen anderweiten Ausnahmetarif 18 für Flachs und Hanf;
f) Berichtigung und Ergänzungen des Tarifes.

Der Nachtrag ist durch Vermittlung der Fahrkarten-Ausgabestellen des Bezirkes der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg käuflich zu beziehen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung des Nachtrages I.) Am 1. December 1896 trat der Nachtrag I zum Berlin-Stettin-Sächsischen Gütertarif in Kraft. Dieser Nachtrag enthält, ausser verschiedenen Aenderungen und Bericbtigungen, Bestimmungen und Frachtsätze für die in die Ausnahmetarife 9, E und E 1 für Eisen und Stahl u. s. w. einbezogene Station Golzern der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Erscheinen des neuen Tarifes.) Der bereits angekündigte neue Hessisch-Bayerische Gütertarif ist nunmehr erschienen und kann zum Preise von 70 Pfennig für das Stück bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen bezogen werden.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Aufhebung des Frachtzuschlages auf der Localbahn Cham-Kötzting.) Vom 1. Jänner 1897 an wird auf der Localbahn Cham-Kötzting der Frachtzuschlag für alle Tarifclassen aufgehoben. In Folge dessen wird vom genannten Tage ab für den Verkehr

1. der Stationen der Localbahnen unter einander,
2. zwischen den Stationen der Localbahn einerseits und den bayerischen Hauptbabnstationen, sowie den übrigen vom Zuschlage befreiten Localbahnen andererseits die allgemeine Kilometer-Tariftabelle (Seite 280 ff.) im Hefte C, und
3. für den Verkehr zwischen der Localbahn und den auf Seite 179 des Heftes C genannten Vicinalbahnstationen die Kilometer-Tariftabelle b) Tarif nach Kilometern für den Verkehr nach und von Vicinalbahnstationen (Seite 304 ff.) im Hefte C

angewendet.

In den Tarifen der Localbabn Kötzting-Lam tritt keine Aenderung ein. Es sind deshalb im Verkehre mit den Stationen dieser Strecke die auf Seite 94 des Heftes D angegebenen Fracbtsätze auch künftig an die für die Station Kötzting bestehenden Sätze anzustossen.

Die auf Seite 95 des Heftes D unter Ziffer 6, 7, 8 und 9 enthaltenen Frachtsätze bleiben gleichfalls unverändert.

— (Aufhebung der Frachtzuschläge auf mehreren Localbahnen.) Vom 1. Jänner 1897 an werden auf den Localbahnen:

Neustadt a. S-Bischofsbeim,
Bad Reichenhall-Berchtesgaden und
Selb Bahnhof-Selb Stadt

die Fracbtzuschläge für alle Tarifclassen aufgehoben.

In Folge dessen wird vom genannten Tage ab für den Güterverkehr

1. der Stationen dieser Localbahnen unter einander,
2. zwischen den Stationen dieser Localbahnen einerseits und den bayerischen Hauptbahnstationen, sowie den übrigen vom Zuscblage befreiten Localbahnen andererseits die allgemeine Kilometer-Tariftabelle auf Seite 280 ff. des Heftes C, und
3. für den Verkehr dieser Localbahnen und den auf Seite 279 des Heftes C aufgeführten Vicinalbahnstationen die Kilometer-Tariftabelle b) Tarif für den Verkehr nach und von Vicinalbahnstationen auf Seite 304 ff. des Heftes C

angewendet.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895. (Frachtbegünstigung für die bayerische Spiegelglas-Fabrikation.) Den bayerischen Spiegelglas-Fabrikanten wird auf die Dauer von sechs Monaten, und zwar vom 1. December 1896 bis Ende Mai 1897, die gleiche Frachterleichterung gewährt, wie solche bereits für die Zeit vom 1. Mai 1894 bis Ende October 1895 zugestanden gewesen war.

Hienach wird für die zur Erzeugung des Spiegelrohglases benöthigten Materialien, als: Soda, Sand, Kalk, Scherben, Thon, Glaubersalz und für den zum Schleifen des Spiegelrohglases erforderlichen Schleifsand, dann für das zum Zwecke der Veredlung in einheimischen Schleifereien, Polirwerken und Spiegelbelegereien versendete Rohglas, sowie für die in bayerischen Schleifereien und Polirwerken geschliffenen und polirten und nach Fürth zur Belegung oder Weiterveredlung versendeten Spiegelgläser der dritte Theil der normalen Fracht, bezw. im Wechselverkehre des bayerischen Frachtantheiles im Rückvergütungswege nachgelassen.

Für solche jenseits der bayerisch-böhmischen Grenze gelegene Etablissements der Spiegelglasindustrie, welche sich lediglich als Zweigniederlassungen von in Bayern betriebenen Spiegelglasfabriken darstellen, wird für den Bezug von Rohmaterialien, bezw. für den Versandt von Erzeugnissen der Spiegelglas-Fabrikation die gleiche Frachtermässigung unter der Voraussetzung gewährt, dass die Empfangsstelle, bezw. die Versandtstelle eine bayerische Station ist.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Auflassung des Localbahnzuschlages.) Für Backsteine und Dachziegel in Wagenladungen des Specialtarifes III und des Ausnahmetarifes 3 von Berndorf nach Deggendorf, Osterhofen, Pleinting, Vilshofen und Passau wird der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg aufgelassen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände tr., Theil II, vom 20. August 1892. (Einführung des Nachtrages VI.) Am 1. December ist der Nachtrag VI zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes;
II. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Bildung directer Frachtsätze für gewisse Stationen.) Es wird aufmerksam gemacht, dass die directen Tarifsätze für Hergatz, Oberstaufen und Röthenbach bei Lindau im Verkehre mit Belgien durch Anstoss der im Nachtrage IX, Seite 26/27, verzeichneten Frachtbeträge an die bei einem früheren Anlasse veröffentlichten neuen Frachtsätze der Station Lindau (im Tarifheft 6 a und 6 b für den Belgisch-Südwestdeutschen Güterverkehr) zu bilden sind.

Getreideverkehr von Stationen der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrt nach Süddeutschland mit Umschlag in Passau. (Kartirungs-Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte etc.) Mit Wirksamkeit vom 15. December gelangten ab Passau Donaulände im Verkehre mit jenen süddeutschen Stationen, welche nicht in den Ausnahmetarif Nr. II für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. Juli 1892 einbezogen sind, als Kartirungsfrachten für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate (ausgenommen Kleie), Malz und Oelsaaten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg die um 3 Pfg. für 100 kg gekürzten Frachtsätze für Passau loco der nachverzeichneten Tarife zur Anwendung:

1. Badisch-Bayerischer Gütertarif;
2. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif;
3. Frankfurt a. M.—Gustavsburg etc. -Mannheim - Bayerischer Gütertarif;
4. Hessisch-Bayerischer Gütertarif;
5. Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif;
6. Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif;
7. Württembergisch-Bayerischer Gütertarif.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Verkehr mit der Theilstrecke Volkmarsen—Wolfhagen.) Am 15. December wurde die Theilstrecke Volkmarsen—Wolfhagen der Neubaustrecke Volkmarsen—Obervellmar (Cassel) mit der Haltestelle Ehringen und der Station Wolfhagen dem öffentlichen Verkehre (Personen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr) übergeben. Die Entfernung beträgt von Volkmarsen bis Ehringen 4·74 km und von Ehringen bis Wolfhagen 6·13 km.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände tr., Theil II, vom 15. Juli 1892. (Frachtbegünstigung für Coaks-Sendungen.) Für Coaks-Sendungen in Wagenladungen zu 10.000 kg aus dem Ruhrgebiete über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände nach Pressburg und weiter werden bei Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen jährlich für die genannten Umschlagsplätze aus den bezüglichen Frachtsätzen des Specialtarifes III des Tarifes für den bezeichneten Umschlagsverkehr die nachstehenden Beträge gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis und der Schiffsaufgabsscheine ab Passau, Regensburg und Deggendorf zurückvergütet für die Strecke:

	Pfg. für 100 kg
Aschaffenburg—Passau	20
„ —Regensburg . . .	14·7
„ —Deggendorf . . .	18·3
Gemünden—Passau	18
„ —Regensburg . . .	12·7
„ —Deggendorf . . .	16·3

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2 (Verkehr mit Württemberg), vom 1. Juni 1892. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 9.) Mit Wirksamkeit vom 9. December wurde der Ausnahmetarif 9 für die Beförderung von Hammer- etc. Schlacken zum Hochofenbetriebe — Seite 12 des Nachtrages V — auf den Artikel „Frischfeuerschlacken“ ausgedehnt.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft. (Verkehr mit der Nebenbahn Neustadt O.-S.—Gogolin.) Am 4. December ist die im Regierungsbezirke Oppeln gelegene Nebenbahn von Neustadt O.-S. nach Gogolin mit den Stationen Neustadt O.-S. 0·00 km, Leuber 3·05, Neuhof 6·40, Zülz 10·51, Krobusch 15·39, Lonschnik 17·78, Kujau 22·03, Klein-Strehlitz 26·52, Dobrau 29·53, Krappitz 35·77 und Gogolin 41·6 km für den öffentlichen Gesammtverkehr einschliesslich des Privatdepeschenverkehres eröffnet worden. Für Neuhof und Krobusch ist der Stückgutverkehr ausgeschlossen, Fahrzeuge können nur auf den Stationen Zülz, Klein-Strehlitz und Krappitz verladen werden; Sprengstoffe dürfen nur in Zülz und Krappitz zur Beförderung gelangen, bezw. ausgeliefert werden.

Das
VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt

ist für alle Kreise von grossem Interesse, deren Transactionen eine Kenntniss der bestehenden Frachtenverhältnisse bedingen, und es eignet sich gerade deshalb ganz besonders dieses officielle Verordnungs-Blatt als **Insertions-Organ** ersten Ranges für die **berufenen Transportvermittler,** welches neben den **Verkehrsanstalten** die grösseren

Speditions-Firmen

sind.

Es erscheint demnach **zweimal monatlich** eine **Rubrik,** welche in alphabetischer Reihenfolge ein **Register von Speditions-Firmen** in übersichtlicher typographischer Anordnung enthält.

Die **24malige Einschaltung** einer solchen **Geschäftsadresse** in dieser Rubrik auf die Dauer **eines Jahres** kostet bei der Inanspruchnahme eines Raumes bis zu

10 doppelspaltigen Nonpareillezeilen fl. 25.—
15 „ „ „ 32.—

Aufträge werden entgegengenommen von der

Administration

Wien I., Wallfischgasse Nr. 15.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2684	Bozen-Meraner Bahn		Bier in Fässern	Bozen-Gries	Meran	**Minimalquantum jährl. 250 Tonnen** bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	kr. 30	kr. 25	kr. 5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1898	
2685			Bruchsteine	Steinbruch-geleise km 25·3	Meran	In completen Zügen von mindestens 10 Wagen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen			Besteht keiner	3		Im Kartirungswege		Wenn der Zug zum Theil mit Bruchstein, zum Theil mit Sand u. Schotter beladen ist, so werden die Gebühren nach den factisch verladenen Artikeln berechnet
2686			Sand und Schotter	Steinbruch-geleise km 25·3	Meran					2·2				
2687			Ziegel, Dach-, Maner- und Hohlziegel	Terlan	Untermais	**Minimalquantum jährl. 1400 Tonnen** in Wagenladungen à 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür			19	9	10	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1898	
					Meran				20	10	10			
2688			Ziegel, Dach-, Maner- und Hohlziegel	Bozen-Gries	Meran	**Minimalquantum jährl. 500 Tonnen.** Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			30	18	12			Bei Auflieferung von mindesten 150 Wagen jährlich erhöht sich der Nachlass um 2 kr. pro 100 kg
2689			Sägespäne	Localstationen der Bozen-Meraner Bahn		Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen			Verschieden	Ausnahmetarif III a, Brennholz	Verschieden	Im Kartirungswege		
2690	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—19, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Strascha	Sagrado	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	12·5 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2691	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Salz der Pos. 8—5 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Triest-Freihafen und Triest-Südbahn b) Triest-St. Andrea	Endolfswerth mit der Bestimmung nach Möttling	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	kr. ö. W. a) 82·5 b) 85·5	kr. ö. W. a) 72 b) 75	kr. ö. W. a) 10·5 b) 10·5	Im Kartirungswege	Die Frachtbriefe müssen an einen in Möttling bezw. Tschernembl oder Senic domicilirenden Empfänger adressirt sein und die Transporte vom Bahnhofe in Rudolfswerth bezw. Strascha nach den genannten Ortschaften nachweislich mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden	
				Strascha mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic					a) 86·5 b) 89·5	a) 75 b) 78	a) 11·5 b) 11·5			
2692	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8—5 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Triest-Freihafen und Triest-Südbahn	Grosslack	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	kr. ö. W. 73·5	kr. ö. W. 68	kr. ö. W. 5·5	Im Kartirungswege		
					Treffen				75·5	68	7·5			
6293	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Grubenholz der Pos. H—20, Punkt 6 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gottschee Grosslaschitz Ortenegg Reifnitz Strascha	Hrastnigg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 62 54 58 60 64		Im Kartirungswege		
				Gottschee Grosslaschitz Ortenegg Reifnitz Strascha	Sagor					58 50 54 56 60				
				Gottschee Grosslaschitz Ortenegg Reifnitz Strascha	Trifail					62 54 58 60 64				
2694	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Brennholz aus der Pos. H—20 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gottschee Grosslack Grosslaschitz Grosslupp Gutenfeld Hönigstein Ortenegg Reifnitz Rodokendorf Rudolfswerth St. Marein-Sap Sittich Skofelca Strascha Treffen Weixelburg Zobelsberg	Triest-Freihafen, Triest-St. Andrea und Triest Südbahn, sowie nach Fiume	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Verschieden	kr. ö.W. 40 37 32·9 32 32 38 34·3 35·3 36 38 31 35 30 41 38 34 32	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
2695	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holzmehl und Holzsägespäne der Pos. H—27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Treffen	Triest-Freihafen (k.k.St.B.), Triest-St. Andrea und Triest S.B.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Kreuzer ö. W. 57·5	36	21·5	Im Kartirungswege		
			Schleifholz der Pos. H—20, Punkt 8, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Skofelca	Görz				35	32·4	2·6			
2696	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holzklötze aus der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I (wenn nicht zu Grubenzwecken bestimmt) als Frachtgut	Gottschee	Dornegg-Feistritz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Kreuzer ö. W. 39	38	1	Im Kartirungswege		
				Gutenfeld					34	33	1			
				Reifnitz					38	37	1			
				Skofelca					29	28	1			
2697	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	a) Holz der Pos. H—19 b) Holz der Pos. H—20 c) Holzkohle der Pos. 9 sub B, III, g, β } der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Siehe Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens 31. December 1897	Localtarife				Im Kartirungswege		

Nach

Von	Fiume			Triest-St. Andrea		Triest-Freihafen und Triest S.B.			Herpelje-Kozina		Mitterburg-Pisino		Rovigno		Pola	
	a	b	c	a	c	a	b	c	a	b	a	b	a	b	a	b
	Kreuzer pro 100 Kilogramm															
Stationen der Unterkrainer-Bahnen																
Gottschee	53	44	38	53	38	53	44	38	50	42	56	47	62	52	63	53
Grosslack	44	41	35	47	35	44	41	35	45	39	51	44	57	49	—	50
Grosslaschitz	43·9	37·4	32·9	43·9	32·9	43·9	37·4	32·9	40·9	36·9	—	41·9	—	46·9	—	47·9
Grosslupp	42	36	30	42	30	42	36	30	—	34	—	39	—	44	—	—
Gutenfeld	43	36·5	32	43	32	43	36·5	32	40	36	—	41	—	46	—	47
Königstein	44	43	37	47	37	44	43	37	48	41	54	46	60	51	61	52
Ortenegg	45·3	38·8	34·3	45·3	34·3	45·3	38·8	34·3	42·3	38·3	—	43·3	—	48·3	—	49·3
Reifnitz	46·3	39·8	35·3	46·3	35·3	46·3	39·8	35·3	43·3	39·3	—	44·3	—	49·3	—	50·3
Rodockendorf	44	40	34	46	34	44	40	34	43	38	—	43	—	48	—	49
Rudolfswert	44	44	38	47	38	44	44	38	50	42	56	47	62	52	63	53
St. Marein-Sap	41	35	29	41	29	41	35	29	—	33	—	—	—	—	—	—
Sittich	44	39	33	45	33	44	39	33	42	37	—	42	—	47	—	48
Skofelca	40	34	28	40	28	40	34	28	—	32	—	—	—	—	—	—
Strascha	46	45	39	49	39	46	45	39	52	43	58	48	64	53	65	54
Treffen	44	42	36	47	36	44	42	36	46	40	52	45	58	50	59	51
Weixelburg	44	38	32	41	32	44	38	32	41	36	—	41	—	46	—	47
Zobelsberg	43	36·5	32	43	32	43	36·5	32	40	36	—	41	—	46	—	47

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2698	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Roheisen der Pos. E-8 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	Hieflau	Leoben loco und transit via Selzthal	Einhaltung der einschlägigen Tarif estimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	26 kr. ö. W.	21 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
					Donawitz (via Vordernberg)			Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	19·64 kr. ö. W.				
2699	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Alt-Sandez	Nagy-Ugrocz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 194		Im Kartirungswege		
				Iwonicz						218				
2700	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Cellulose der Pos. H-29 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Hallein	Freiheit-Johannishad	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	99 kr.		Im Kartirungswege		
2701	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Filterplatten	Worms (Hafen), Station der Hessischen Ludwigsbahn	Pressbaum, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	a) Vom 1. Jänner 1897 bis 14. Februar 1897; b) Vom 15. Februar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Theil II, Tarifheft Nr. 3, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband		ad a) 1·83 Mark ad b) 1·86 Mark		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2702	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Dünger aus der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Triest S.B. loco	Ronchi	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	21	17	4	Im Kartirungswege		
					Pieris-Turriaco				21	17	4			
					Villa-Vicentina				25	20	5			
					Cervignano				27	20	7			
2703	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	T r e f f e n	G ö r z	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife		kr. ö. W. 59·5		Im Kartirungswege		
			Brennholz und Holzkohle als Frachtgut							47·5				
2704	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Fassholzreifen aus der Pos. 4 des Abschnittes B, III g, β des Tarif-Theiles I als Frachtgut	R u d o l f s w e r t	Triest-Freihafen (k. k. St. B.), „ -St. Andrea, „ „ -Südbahn und Fiume	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	38	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, sowie der die thatsächliche Verschiffung ins Ausland nachweisenden Documente, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach zu bewirken ist	
2705	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Sägespäne	Ortenegg	Triest-Freihafen, „ -St. Andrea, „ „ -Südbahn, sowie Fiume	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. — Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	34·3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2706	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kohle der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Trifail	Cervignano	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine	kr. 37		Im Kartirungswege		
					Ronchi Fr. B.					33				
			Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest Südbahn	Cervignano					21				
			Reis der Pos. R—5 der Güterclassification, Reiskleie und Reisstaub der Pos. A—22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Villa Vicentina	Wien (Matzleinsdorf)					107·5				
					Budapest Südbahn					113				
					Graz Südbahn					107·5				
					Triest Südbahn					20				
			Reis der Pos. R—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest Südbahn	Villa Vicentina					20				
			Bruchreis	Triest Südbahn	Cervignano					22				
			Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Cervignano	Triest Südbahn	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				22				
				Villa Vicentina						20				
				Pierris-Turriaco						18				
				Ronchi Fr. B.						18				
			Reisstärke der Pos. S—55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Cervignano	Wien Südbahn					131				
					Budapest „					119				
					Laibach „					56				
					Marburg					94				
					Leoben					125·5				
					Cilli					77·5				
					Graz Südbahn					108·5				
					Agram					90				
					Sziszek					102·5				
					Klagenfurt					105				
					Innsbruck					176				
					Steyr					156				
					Ried					162				
					Linz					164				
					Salzburg					149				
					Prag					191				
			Pappendeckel der Pos. P—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Graz Südbahn	Cervignano	In jedem Gewichte				115				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2707	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Staab	Bischofshofen	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	53 kr.	50 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
2708	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kohle	Littitz Nürschan Staab	Rumburg	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht keiner	39 39 40		Im Kartirungswege		
2709	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	Kreuzer ö. W. 80	75·5	4·5	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					79·5	74·5	4·5			
				Littitz				Localtarif	48	42	6			
2710	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen[1)]	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaks-Anstalten des Ostrau-Karwiner Revieres	Ischl	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung in Salzburg, bezw. Ischl adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	Kreuzer ö. W. 82·5	72·9	9·6	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					82·5	71·9	10·6			
				Zabrze	Salzburg			Ausnahmetarif für den Oberschles.-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	101·6	94·6	7·0			
				„	Ischl				99·6	92·0	7·6			
				Ludwigsglück	Salzburg				101·6	94·6	7·0			
				„	Ischl				99·6	92·0	7·6			

Fortlaufende Nummer	2711	2712
1		
Die Publication erfolgt	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
von der Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holzsägespäne der Pos. H—27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schwarten und Brennholz der Pos. H—20 sub 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Phönix-Waschlange
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Würbenthal	Würbenthal	Trient
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wien K.F.N.B.	Wien K.F.N.B.	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, exclus. der Stationen Bndweis, Sigmundsherberg, Olmütz und darüber hinans gelegenen Stationen	Triest-Stadt Triest-Freihafen k.k.St.B. Triest-S. Andrea Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien, exclus. der Stationen Bndweis, Gmünd, Olmütz nnd der darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie exclus Salzburg, Simbach, Passau, Wörgl, Wien, Penzing, Nnssdorf und Leobersdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Ahladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu hesorgen	Bei Anfgabe in heliebigen Mengen als Frachtgnt
und eilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Mährisch-Schiesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Jänner 1897	Localtarif der betheiligten Bahnverwaltnngen	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	56·5 kr.	56·5 kr.	C l a s s e II
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	44 kr.	50 kr.	C l a s s e A
per 100 kg: Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12·5 kr.	6·5 kr.	V e r s c h i e d e n
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Docnmente, gegen welche die Liqnidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpnnktes, bis zn welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerknngen		
14		

Fortlaufende Nummer	2713	2714	2715
Die Publication erfolgt von der Namen der	K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
	Betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen
für Artikel	a) Pottasche und Soda b) Chlorkalium, Kalisalz und Kalidünger	Lebende Bienen in Eilfracht a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Erde, gewöhnliche, als: Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Walkerde, Pfeifenerde und Infusorienerde
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Győr, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Győr-Raabufer-Güterexpedition, Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Ó-Buda-Filatorigát, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Grafenstein Klagenfurt Villach (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft) Tböri-Maglern
nach	Bregenz transit Buchs transit Lindau transit St. Margrethen transit	Bregenz transit Buchs transit Lindau transit St. Margrethen transit	Lindau transit Landquart Netstall Aarau Cham Gisikon-Root Luzern Romanshorn Winterthur Zürich Hauptbahnhof Bern Neu-Solothurn Oensingen Zollikofen Biberist Bex Grellingen Neuchatel Schweizerische Nordostbahn und Badische Staatsbahnen: Basel Schaffhausen Singen Constanz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. XXIII, enthalten im Nachtrage II zum Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localtarife	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	Ausnahmetarif für die Beförderung von Erde, gewöhnlicher, Steinen, gebrannten, und Chamottemörtel des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juni 1892
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine	Bestehen keine	Bestehen keine
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Centim. ad a) 364 205 — ad b) 404 234 Centim. 356 201 — 364 205 Centim. 396 230 — 404 234 Centim. 366 205 — 406 234	Centim. a) 1097 848 — b) 1064 835 Centim. 1051 785 — 1078 817	Centim. 177 — 216 — 231 — 235 — 249 — 253 — 259 — 195 — 219 — 276 — 259 — 272 — 251 — 262 — 346 — 233 — 287 — 219 — 197 — 155 — 157 Pfennig — — —

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer ö. W.				
2716	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stabl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E-6 und 7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Assling	Wien I (K.E.B.)	Bei Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	110	100	10	Im Kartirungswege		
2717	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stabl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E-6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Assling	Nussdorf trs.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	113	103	10	Im Kartirungswege		
2718	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfälle von Eisen und Stabl, sowie von Eisen- und Stahlblech, auch Weissblechabfälle der Pos. A-7a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Komotau k.k.Oe.St.B. loco und transit	Assling	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	108	99	9	Im Kartirungswege		
2719	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle der Pos. H-35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Tacbau	Wien II (K.F.J.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	70	56	14	Im Kartirungswege		
2720	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Ziegel, feuerfeste, aus der Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I und Mörtel, feuerfesten	Zliv	Trumau	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den Niederösterr., bezw. Niederösterr.-Böhmischen Gemeinschaftsverkehr, Heft 1, vom 1. Juli 1896	53	42·3	10·7	Im Kartirungswege		
					Traiskirchen				53	42·3	10·7			
					Pitten				54	44·3	9·7			
					Aspang				56	50·3	5·7			

K. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	2721	2722	2723	2724
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Güter aller Art als Frachtgut	Rohes Petroleum (Roböl)	Leere Fässer (alte, gebrauchte)	Kaustische Soda der Pos. A—63 der Güter-Classification, Eisen u. Eisenwaaren der Pos. E—5 und 7 der Güterclassification, Leim der Pos. L—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Koble, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Schwefelsäure aus Pos. S—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sopów	Kolomea transit	Kolomea Bahnhof	Kolomea
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Tłumacz-Pałahicze	Peczeniżin-Szczepanowski	Peczeniżin-Szczepanowski loco	Sopów loco
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Kolomea transit (für Sendungen nach Tłumacz-Pałahicze)	Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 250 Wagenladungen. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut in Cisternenwagen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei frachtgutmässiger Aufgabe in beliebigen Mengen	Frachtgutmässige Aufgabe. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtgutmässige Aufgabe, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen: a) Für Sendungen unter 5000 kg; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen						
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897						
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif						
Bezeichnung	Tłumacz-Pałahicze	Peczeniżin-Szczepanowski	10	Peczeniżin-Szczepanowski	19	19	Verschieden
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	21	19		19	19	19	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	14	7·8	8	7·8	17	17	a) 8 b) 6
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	7	11·2	2	11·2	2	2	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege						
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist						
Besondere Bemerkungen							

Kr. ö. W.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2725	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 des Tarif-Theiles I mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)	Bednarów Boryslaw Czernowitz Czortków Hatna trs. Hlihoka Husiatyn Sambor Skole Stanislau Stryj Suczawa Wygoda Zuczka	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit (für Russland) lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 33 51 13 46 13 13 52 54 51 26 46 19 47 13		Im Kartirungswege		
				Berhometh a. S. Czudin Komarestie-Slob. Lukawetz a. S. Panka Petroutz a. S. Storozynetz Zadowa						36 22·8 33 36 30 27 27 36				
				Frassin a. M. Gurahumora Il ischestie Kaczyka Kimpolung Molit Paltinoasa Wama						29 29 26 23 36 32 27 35				
				Radautz						17				

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), beziehungsweise des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza, und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenz-Zollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

2726	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Roberze	Amberg Arzberg Freihnng Langenbruck Neukirchen h. Sulzb. Ranna Vilseck Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Rokitzan, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894, Ausnahmetarif Nr. 48	Mk. — — — — — — 0·549 0·620 0·589	Mk. 0·45 0·44 0·52 0·54 0·49 0·58 0·53	Mk. — — — — — — 0·059 0·04 0·059	Im Kartirungswege		
2727	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kohle, mineralische	Bruch	Chrasterhof Kuttenthal Vrutic	Aufgabe als Frachtgut, Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 94·2 89·6 97·4	Heller 80 80 80	Heller 14·2 9·6 17·4	Im Kartirungswege		
				Ossegg und Ossegg II	Chrasterhof Kuttenthal Vrutic				94·2 89·6 97·4	80 80 80	14·2 9·6 17·4			
				Wiesa-Oberleutensdorf	Chrasterhof Kuttenthal Vrutic				96·2 91·6 99·4	80 80 80	16·2 11·6 19·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2728	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Aceton	Ungvár	Konstanz Petershansen in Baden	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht, und zwar ad 1) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und ad 2) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	a) vom 1. Jänner 1897 bis 15. März 1897 b) vom 16. März 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886 für den Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Südbadischen Güterverkehr, bezw. Theil II, Tarifheft Nr. 4, vom 1. October 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Mark ad a) 1) 5·88 / 2) 4·91 ad b) 1) — / 2) —		Im Kartirungswege		
					Konstanz Petershansen in Baden					5·90 / 4·92	— / —			
			Holzgeist (Methylalkohol)		Konstanz					5·88 / 4·91	6·17 / 5·22			
					Petershansen in Baden					5·90 / 4·92	6·19 / 5·23			
			Holzkalk, unreiner, essigsaurer		Konstanz					5·88 / 4·91	6·17 / 4·49			
					Petershansen in Baden					5·90 / 4·92	6·19 / 4·50			
			Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1·3 m Durchmesser beträgt	Ungvár	Konstanz	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg				5·09	5·43			
					Petershausen in Baden	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief				5·11	5·45			
			Säcke, leere, gebranchte		Konstanz	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg				5·15	5·18			
					Petershausen in Baden	Bei Beförderung in gewöhnlicher Fracht und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief				5·17	5·20			

K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	2729	2730	2731	2732
Die Publication erfolgt von der und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Ziegel, und zwar Maner- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), aus der Pos. Z 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Getreide, Heu, Stroh, Klee, Häckerling, Erdäpfel, Krant oder andere Bodenproducte als Frachtgnt	Kohle, mineralische, der Pos. K—32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgnt
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Wels	Haiding Wels Steinhaus bei Wels	Auf der Linie Wels—Unter-Rohr	Breitenschützing Ebersschwang Holzleithen
nach	Unter-Rohr loco nnd transit	Unter-Rohr transit		Unter-Rohr loco und transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- nnd Abladen auf eigene Kosten zu besorgen		**Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens** **a) 50 Wagen à 10.000 kg** **b) 100 Wagen à 10.000 kg** **bis 31. December 1897.** Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmnngen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachthrief nnd Wagen. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnnng	Localtarif			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	12·6	12 9 7·3	Verschieden	16·1 20·1 18·1
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	9	10 7 5·3	Verschieden	12·5 16·5 14·5
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3·6	2 2 2	a) 5 Percent b) 10 Percent Nachlass von den im Localtarife, Theil II, Heft 3, 31, snh VI a für den Localverkehr enthaltenen Taxen	3·6 3·6 3·6
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 zu bewirken ist	
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2733	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Getreide der Pos. G—13, dann Mahlproducte und Mehl der Pos. M—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Aschach — Wels b) Auf der Schleppbahn zur Donau in Aschach — Wels	1. Bei einem Minimalquantum von 300 Wagons im Jahre bis zu 500 Wagen (exclus.) 2. Bei 500 bis excl. 1000 Wagen 3. Bei 1000 Wagen und darüber	Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 50 Wagenladungen bis 31. December 1897. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Ausschluss jeder sonstigen Frachtbegünstigung	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Decemher 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	a) 6·— b) 1·—	Pro Wagenladung von 10.000 kg Gulden	20 Percent Nachlass von den im Localtarife Theil II, Heft 3, 30 bezw. 31 sub VIa für den Localverkehr enthaltenen Taxen	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Fehrnar 1898 zu hewirken ist	
2734										a) 5·50 b) —·75	a) 4·50 b) —·50		Gegen an die k. k. Staatsbahn-Directiou in Linz zu erfolgende Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Getreide und Frachtbrief-Duplicate bei Mahlproducten und Mehl, welche vom Empfänger, bezw. Absender bis längstens Ende Fehrnar 1898 zu hewirken ist		
2735	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Leere gebrauchte Mineralölfässer aller Art	Wels — oder umgekehrt	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Petroleum- oder sonstige Mineralölfässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch die Arbeitskräfte der Partei eingeladen, bezw. ausgeladen werden		Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II unter Durchrechnung derselben auch für nicht zusammenhängende Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Verschieden	Verschieden	20 Percent Nachlass von den im Localtarife Theil II, Heft 3, 30 bezw. 31 sub VIa für den Localverkehr enthaltenen Taxen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist	
2736	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—20, Punkt 4, der Güterclassification des Tarifes, Theil I als Frachtgut	Zółkiew Rawa ruska transit für Oswięcim	**Anlieferung eines Jahres-Minimalquantums von 150 Wageuladungen** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897		Localtarif	14·85 kr. ö. W.	11·14 kr. ö. W.	3·71 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2737	K. k. österr. Staatsbahnen		Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	H o p f g a r t e n Station der k. k. österr. Staatsbahnen	*α)* Genf transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Es gilt der Frachtsatz 1. Für Genf transit unter a) von Frcs. 22·10 für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter. 2. Für Genf transit unter b) von Frcs. 25·70 für Sendungen nach Bellegarde. 3. Für Verrières transit unter a) von Frcs. 19·10 für Sendungen nach Pontarlier s. Saône, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne-du-Bois, St. Trivier-de-Courtes, Fleurville, Paray-le-Monial und Roanne und den nördlich hievon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons-le-Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung. 4. Für Verrières transit unter b) von Frcs. 18·40 für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins-sur-Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Millac, Fumel, Port-Ste.-Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen. Die Bestimmung nach den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f e		Francs Gold für 1000 kg *α)* a) 22·10 b) 25·70				
					β) Verrières transit Stationen der Jura-Simplon-Bahn					*β)* a) 19·10 b) 18·40				
												Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter, an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Massgabe der Publication in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, Pos. 796, im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnng	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2738	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckeln	Hopfgarten, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Wörgl, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	1. Delle transit	Bei Anfgahe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachthrief und Wagen. Es finden Anwendung die Frachtsätze: 1. Für Delle transit anf Sendungen nach Monthéliard und den weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn.	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Francs Gold für 1000 kg 1. 18·05		Im Kartirungswege		
					2. Altmünsterol transit	2. Für Altmünsterol transit, nnd zwar jene nnter a) auf Sendungen nach Ballancourt; h) auf Sendnngen nach Mennecy; c) auf Sendnngen nach Moulin-Galant; d) auf Sendnngen nach Souppes; e) auf Sendnngen nach Monthéliard und den darüher hinaus gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, excl. der vorstehend unter a) his d) genannten				2. a) 17·65 h) 17·15 c) 17·00 d) 18·15 e) 17·00				
2739	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübensamen als Frachtgut	Austerlitz (Oe.U.St.E.G.)	Paris (Douane und Reuilly)	Frachtzahlung per Frachthrief und Wagen für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Francs Gold für 1000 kg a) 94·21 h) 85·20		Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband
				Krzenowitz (K.F.N.B.) Kfenowitz T. B. (Oe.U.St.E.G.) oder in umgekehrter Richtnng						a) 93·56 h) 84·55				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2740	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	K a i n i t aus der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	K a l k n s z Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der Südbahn via Wien und zwar **I.** rücksichtlich der ganzen Transportstrecke bis zur Bestimmungsstation		**I.** Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg mit directen Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Galizisch-Wiener Verbandstarif vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	V e r s c h i e d e n Für Entfernungen von 1— 50 km . . . . . 0·37 kr. 51—150 km . . . . . 0·34 „ 151—300 km . . . . . 0·30 „ für jedes weitere Kilometer . . . . . 0·21 „	pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg unter Durchrechnung für den Gesammtdurchlauf auf den nebenbezeichneten Transportstrecken, exclusive Wiener Verbindungsbahn, für welche die fixe Gebühr von 4 kr. pro 100 kg berechnet wird	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1898 bei der Endbahn einzureichen sind	

Bei Durchrechnung der unter I angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt.

Für die Frachtberechnung auf Grund der unter I angegebenen Einheitssätze gelten die im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, festgesetzten Bestimmungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kainit aus der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	**II.** 1. Rücksichtlich der Strecke Kałusz—Oswięcim und der im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Auflage vom 1. Jänner 1896), Heft 1, Abschnitt A, B und D angeführten Linien		**II.** Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Galizisch-Wiener Verbandstarif vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	1. a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I b) 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km unter Durchrechnung über alle, selbst durch fremde Bahnlinien getrennte Staatsbahnlinien, welche hiebei als zusammenhängende Strecken angesehen werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1898 bei der Endbahn einzureichen sind	Bei Durchrechnung der unter II 1 angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt. Für die Frachtberechnung auf Grund der unter II 1, b) angegebenen Einheitssätze gelten die im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter IV festgesetzen Bestimmungen
				2. rücksichtlich der österreichischen Strecken der Südbahn ab Wien (Matzleinsdorf)						2. a) Frachtsatz der Classe C b) für die Entfernung von 1—300 km . 0·24 Heller pro 100 kg 300—500 km . 0·22 „ und für jedes weitere Kilometer . . . . 0·20 „ 1 km				
				3. Rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von / nach Oswięcim / Wien Nordbahnhof Oswięcim / Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B.						3. Kreuzer a) / b) 51·3 / 34·8 51·6 / 35·1				
				4. rücksichtlich der Wiener Verbindungsbahn von / nach Wien Nordbahnhof / Wien Südbahn (Matzleinsdorf)						4. a) / b) 4 / 3				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
2741	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Düngemittel, wie in der Pos. D-14 der Güterclassification des Theiles I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits genannt	Heufeld, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Sárvár, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis inclusive 14. Februar 1897 Vom 15. Februar 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife		1·46 Mark 1·47 Mark		Im Kartirungswege		
2742	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eiserne Maschinentheile bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Töss, Station der Schweizerischen Nordostbahn	Kleinmünchen Schwanenstadt Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Einhaltung der im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis 14. April 1897 Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	Centimes Bestehen keine 398	a) 274 b) *) 1 a) 246 b) *) 1 a) 353 b) *) 3	45	Im Kartirungswege		*) Die sub b) aufgeführten Beträge sind Coursdifferenzen, die jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
2743	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Dach- und Mauerziegel aus Lehm	Waldsassen, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Rossbach, Station der Localbahn Asch-Rossbach	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des gestellten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Localbahn Asch-Rossbach und Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 15. April 1891 (Ausnahmetarif Nr. 7)	20 kr. ö. W.	18 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2744	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Milch (excl. condensirte Milch)	Przeworsk Dębica Tarnów Słotwina Bochnia	Krakau	Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte | in Sendungen zu mindestens 100 Liter unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 121 74 50 38 25	102 63 43 33 22	19 11 7 5 3	Im Kartirungswege		In die vorliegende Publication sind die im Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1896, sub Post 810, publicirten ermässigten Frachtsätze einbezogen worden
			Milchgefässe, gebrauchte, leer zurückgehende	Krakau	Przeworsk Dębica Tarnów Słotwina Bochnia				102 63 43 33 22	31 20 15 12 9	71 43 28 21 13			
2745	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	•	Holzwaaren, ordinäre, aus der Pos. H-34 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Kammer	Wien I (K.E.B.)	Bei Aufgabe: a) von Sendungen unter 5000 kg, b) von mindestens 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht, c) von mindestens 10.000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Krenzer ö. W. a) 134 b) 94 c) 92	97 74 51	37 20 41	Im Kartirungswege		
2746	**Südbahn-Gesellschaft**		Linoleum	Triest S.B. und Fiume	Wien-Matzleinsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Anf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif, gültig vom 1. September 1892	342 Heller	298 Heller	44 Heller	Im Kartirungswege		
2747	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	a) Seidencocons (Galetten), robe und trockene, ferner Robseidenfäden als Eilgut; b) Seidencocons (Galetten), trockene, ferner Robseidenfäden, als Frachtgut	Sämmtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahnstationen (mit Ausnahme von Fiume), ferner von den Stationen der Barcs-Pakraczer Eisenbahn und vice versa	Cornuos und Peri	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurirenden Amtsstelle, d. i. die Centrale des kgl. ungar. Landes-Inspectorates für Seidenzucht in Szegzárd und die demselben unterstellten Ober-Inspectorate, Inspectorate, Seidenfabriken, Spinnereien und Cocons-Einlösungsämter versehen sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Variabel ad a) Frachtsätze für sperrige Güter ad b) Frachtsätze der Classe II	Variabel	Im Kartirungswege			

2748

Oesterr. Nordwestbahn

Betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7

Das Zugeständniss wird gemacht

Gaskohle	Kohle	Gaszusatzkohle	Kohle	Koble und Coaks	Gaskohle
Miröschau	Kralup	Neusattel	Kralup	Liehen Oe.N.W.B.	Prag B.N.B. — Kralup
	Lieben Oe.N.W.B.			Prag B.N.B.	Liehen Oe.N.W.B.
	Aufrechthaltung der für diese Artikel hestehenden Tarifhestimmnngen. Bei Gasznsatzkohle ab Neusattel muss die Route via Kralup—Wisočan frachthriefmässig vorgeschriehen werden			Frachtzahlnng für das Effectivgewlcbt, mindestens für 10.000 kg hei Coaks und mindestens für die Tragfähigkeit (Ladegewicht) der verwendeten Wagen hei Kohle	Aufrecbtbaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen
	Vom 1. Jänner 1897 bis anf Widerruf, längstens his Ende December 1897				

Localtarife der betheiligten Verwaltungen

Bezeichnung Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebübr) per 100 kg	10
Nacblass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welcbem die Vorlage dieser Documente gescbehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Besteht kein directer Frachtsatz	16·0 (Kartirungssatz)	Besteht kein directer Frachtsatz	25·6	11·2	11·2	16 (Kartirungssatz)	Kreuzer ö. W. Noten
32·5	11·6	47·2	16·0	10·0	10·0	14	
—	4·4	—	9·6	1·2	1·2	2	
Im Kartirngswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege				Im Rückvergütungswege	
	Babnämtlich heglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender und ein mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverhindung stehendes Etahlissement als Empfänger lautend, vorzulegen consignirt spätestens his Ende Februar 1898					Anf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens his Ende Februar 1898	
	Der ermässigte Frachtsatz kann nur heansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmässig für ein Etablissement hestimmt sind, welches mit Liehen Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverhindung steht.						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2749	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Wien Südbahn transit	Rossitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	kr. 115	kr. 60	kr. 55	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1898	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Časlan				111	60	51			
					Dobrowitz				130	76	54			
					Doudleb				—	76	—			
					Neubidschow				129	65	64			
					Wlkawa				128	74	54			
2750	**Oesterr. Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohle, Brignettes und Coaks	Schwadowitz-Eipel	Rossitz	Anfrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W Noten 20·0	18·5	1·5	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe mit der reclamirenden Firma als Versenderin, consignirt spätestens bis Ende Februar 1898 vorzulegen	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachsätze des citirten Tarifes innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringern sich die zugestandenen Nachlässe im gleichen Ausmasse, eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
					Pardubitz loco				20·0	18·5	1·5			
					Chrudim				24·4	21·9	2·5			
					Časlau loco				34·9	32·4	2·5			

2751 **Oesterr. Nordwestbahn** — Betheiligten Verwaltungen

Elbe-Umschlagsverkehr.

Die im Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich . . . . . vom 1. Jänner 1893,
" " " " Westösterreich . . . . " 1. November 1896,
" " " " Ungarn . . . . . " 1. September 1893,
" " " " Galizien und die Bukowina " 1. Jänner 1893 und
" " " " Rumänien . . . . . " 1. Juni 1895

enthalten **Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden,** bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis **Ende December 1897** in Kraft.

Die bei einzelnen Frachtsätzen bedungenen Minimal-Quantitäten sind im Laufe des Jahres 1897 aufzuliefern, und bleiben diese Frachtsätze bis Ende December 1897 in Giltigkeit. Die Rückerstattungsgesuche sind bis Ende April 1898 einzureichen

2752	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Dünger des Specialtarifes 3	Tischnowitz / Reckowitz (oder vice versa)		Fraebtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	10·6 Kreuzer	7·2 Kreuzer	3·4 Kreuzer	Im Kartirungswege		
2753	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Position E-6 und 7 der Güterclassification im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	a) Lieben St.E.G. b) Pardubic St.E.G. (für Sendungen von Königgrätz)	Olmütz St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Mai 1897	Localtarife	a) 86·0 kr. b) 58·1 kr.	a) 60·0 kr. b) 41·0 kr.	a) 26·0 kr. b) 17·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Anf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzuliegen längstens bis Ende August 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Anfladen in Lieben, sowie das Abladen in Olmütz haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen nachweislich für den Neuban, bezw. für die Einrichtung eines Branhauses in Olmütz bestimmt sein

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
71	Nr. 122 vom 24. October 1896	1697	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Thon der Position T – 14 h der Güterclassification des Tarifes, Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits, Abtheilung B, gültig vom 1. März 1896	Vallendar, Station der Preussischen Staatsbahnen (Directionsbezirk Frankfurt a. M.)	Bleistadt, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	An Stelle der in Ruhrik 4 aufgeführten Nomenclatur hat mit Giltigkeit vom 15. Februar 1897 Nachfolgendes zu treten: „Thon (lose oder in Säcken verpackt)	
72	Nr. 130 vom 12. November 1896	1912	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Classengüttarife	Altkladno	deutschen Stationen	Im Kopfe der Gebührentabelle hat es statt: „pro 100 Kilogramm in Mark“ richtig zu heissen: „pro 100 Kilogramm in Pfennig“	
						und umgekehrt			
73	Nr. 145 vom 17. December 1896	2514	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Malz	Marchegg St.E.G.	Peri transit und Pontebba transit	Die angegebenen Frachtsätze sind in **Francs pro Tonne = 1000 kg** zu verstehen	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
35	Nr. 48 vom 30. April 1896	861	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks (mit Ansnahme von Gascoaks)	Sämmtlichen im Ausnahmetarife 16 h des vom 1. August 1893 giltigen Gütertarifes, Theil II, Heft 2 des Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Versandtstationen	Beraun	Der Wortlaut der Rubrik 13 erhält mit Giltigkeit ab 3. Mai 1896 folgende Fassung: „Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 150. Wien, 31. December 1896. IX. Jahrgang.

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 23. December 1896,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes während des Monates Jänner 1897.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die bestehenden directen Steuern und indirecten Abgaben sammt Zuschlägen nach Massgabe der gegenwärtig giltigen Besteuerungsgesetze, und zwar die Zuschläge zur Erwerbsteuer und zur Einkommensteuer in der durch das Finanzgesetz vom 28. März 1896, R.-G.-Bl. Nr. 43, bestimmten Höhe, während des Monates Jänner 1897 fortzuerheben.

§ 2.

Die während des Monates Jänner 1897 sich ergebenden Verwaltungsauslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1897 festzustellenden Credite zu bestreiten.

Insbesondere wird die Regierung ermächtigt, die für das erste Quartal 1897 entfallenden Raten der mit den kaiserlichen Entschliessungen vom 15. März und vom 28. Juni 1895 bewilligten Subsistenzzulagen in der bisherigen Weise zu erfolgen.

§ 3.

Die nachstehend aufgeführten, mit Ende December 1896 erlöschenden Credite können noch bis Ende Jänner 1897 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1896 im Sinne des Artikels VI, Alinea 3, des Finanzgesetzes für das Jahr 1896 bewilligt worden wären.

. . . . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 bis Ende December 1896 verlängerte Credit von . . . . . 976.000 fl.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Titel 8, § 3, für die Herstellung eines Landungsmolo in Pola als 3. Rate bewilligte Credit von . . . . . 10.000 fl.

. . . . . .

F. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Strassenunterfahrt in Krakau bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 bis Ende December 1896 verlängerte Credit von . . . . . 100.000 fl.

*) Enthalten in dem am 25. December 1896 ausgegebenen XCI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 242.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, im Staatseisenbahnbetriebe für die Erweiterung der Station Eger als 2. Rate bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 bis Ende December 1896 verlängerte Credit von . . . . . 194.000 fl.

Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 15, § 1, aus dem Investitionsfonds der Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Bahn für die Erweiterung der Station Lemberg bewilligte Credit von . . . . . 700.000 fl.

4. Der mit demselben Finanzgesetze unter Capitel 27, Titel 12, § 1, für den Bau der Eisenbahn von Stanislau nach Woronienka bewilligte Credit von . . . . . 1,000.000 fl.

5. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Herstellung einer Zweigleitung zur Wasserstation am Bahnhofe Mittelgrund bewilligte Credit von 7410 fl. Gold oder in österreichischer Währung . . . . . 8.820 fl.

. . . . . .

§ 5.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. Jänner 1897 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 23. December 1896.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Welsersheimb** m. p. **Gautsch** m. p. **Bilinski** m. p.
Ledebur m. p. **Gleispach** m. p. **Glanz** m. p. **Rittner** m. p.
Guttenberg m. p.

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 16. December 1896,*) mit welcher die Ministerial-Verordnungen vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 167, und vom 10. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 216, betreffend die Gefahrenclasseneintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe ergänzt, respective abgeändert werden.

Nach Anhörung des Versicherungsbeirathes wird verordnet, wie folgt:

1. Der in der Ministerial-Verordnung vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 167, in der „Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenclassen in systematischer Anordnung“ enthaltenen Gruppe IV a) „Steinbrüche“ ist anzufügen ein weiterer Titel nachstehenden Inhaltes:

„Granit-, Marmor- und Sandsteinbrüche mit Verarbeitung des gewonnenen Materials auf Pflastersteine und Steinmetzwaaren“ mit Gefahrenclasse VIII bei „gewöhnlicher Gefahr“, und Gefahrenclasse IX bei „erhöhter Gefahr“.

2. In der Ministerial-Verordnung vom 10. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 216, und zwar in der „Eintheilung der durch Artikel I des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, in die Unfallversicherung einbezogenen Betriebe in Gefahrenclassen“, hat

a) an Stelle der für „Miethwagen-Unternehmungen (Fiaker, Einspänner u. dgl.)“ vorgeschriebenen Gefahrenclasse V die Gefahrenclasse IV zu treten;

b) ist einzuschalten nach dem Titel „Speditions-Unternehmungen“ der Titel:

„Lastenbeförderung ohne Verwendung von Fuhrwerk mit Zugthieren (Packträger, Dienstmännerinstitute u. dgl.)“ mit der Gefahrenclasse IV bei „gewöhnlicher Gefahr“ und der Gefahrenclasse V bei „erhöhter Gefahr“;

c) treten an Stelle des Titels „Waarenlager und Lagerhaus-Unternehmungen“ mit der Gefahrenclasse VII bei „geringerer Gefahr“ und der Gefahrenclasse VIII bei „gewöhnlicher Gefahr“ die Titel:

„Lagerhaus-Unternehmungen und Waarenlager-Unternehmungen, bei Verwendung von durch Motoren bewegten mechanischen Vorrichtungen“ mit der Gefahrenclasse VII bei „geringerer Gefahr“ und der Gefahrenclasse VIII bei „gewöhnlicher Gefahr“;

„Sonstige Waarenlager-Unternehmungen“ mit der Gefahrenclasse V bei „geringerer Gefahr“, der Gefahrenclasse VI bei „gewöhnlicher Gefahr“ und der Gefahrenclasse VII bei erhöhter Gefahr“.

Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1897 in Wirksamkeit.

Badeni m. p.

Eröffnung der Strecke Tarnopol—Kopyczyńce der ostgalizischen Localbahnen.

Die Linie Tarnopol—Kopyczyńce mit den Stationen Ostrów-Berezowica, Proszowa Mikulińce-Strusów, Trembowla, Dereniówka und Chorostków wurde am 25. November 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten alle obangeführten Stationen für den Gesammtverkehr, d. i. für den Personenverkehr (nach den veröffentlichten Aushangfahrplänen) und den Güterverkehr zur Eröffnung. Von der Beförderung ausgenommen sind vorläufig nur Sprengstoffe.

Stanislau, im November 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

*) Enthalten in dem am 25. December 1896 ausgegebenen XC. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 240.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Schadenersatzpflicht einer Eisenbahngesellschaft bezüglich eines von ihr transportirten, von der Partei selbst verladenen Gegenstandes ist nur dann begründet, wenn vom Kläger der Beweis erbracht wird, dass der bezügliche Gegenstand in unbeschädigtem Zustande einwaggonirt wurde.

(Entscheidung vom 25. September 1895, Z. 9212).

Leopold S., Kaufmann in Wien, belangte mit Klage de praes. 12. Mai 1893, Z. 83.015, die priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien auf Zahlung von 240 fl. s. N.-G.

Das k. k. Handelsgericht in Wien hat mit Urtheil vom 29. März 1895, Z. 91.626, die Geklagte zur Bezahlung des eingeklagten Betrages an den Kläger verurtheilt, und zwar mit nachstehender Begründung:

Es ist unbestritten, dass dem Kläger am 22. Juli 1892 eine Sendung, bestehend aus zwei Colli H. P. 198 und 199, deren jedes ein halbes gusseisernes Schwungrad enthielt, mit dem Frachtbriefe A seitens der geklagten Bahngesellschaft in Wien zugestellt wurde, und dass, als Kläger diese Sendung auf dem Bahnhofe der Station Wien der geklagten Bahngesellschaft übernehmen wollte, es sich herausstellte, dass das eine der beiden halben Schwungräder an zwei Speichen in der Nähe des Radkranzes gebrochen war. Es ist weiters unbestritten, dass diese Beschädigung mittelst des Thatbestandsprotokolles Nr. 2 ddto. Wien, 22. Juli 1892 bahnämtlich festgestellt wurde. Nach dem im Einklange mit Art. 395 H.-G.-B. stehenden § 64, Alinea 1 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, R.-G.-B. Nr. 75, haftet die Bahn für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschluss des Frachtvertrages bis zur Ablieferung entstanden ist, insofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Es trifft daher im vorliegenden Falle den Kläger gegenüber dem Widerspruche der geklagten Bahngesellschaft die Beweislast, dass die Beschädigung des Frachtgutes in der Zeit vom Abschluss des Frachtvertrages bis zur Ablieferung des Frachtgutes entstanden sei.

Da nun durch die Aussagen der Zeugen Friedrich G. und Paul H. constatirt ist, dass das fragliche Schwungrad im Fabrikshofe des Paul H. in gutem und unversehrtem Zustande dem Spediteur Johann K. übergeben worden ist, da weiters der Zeuge Michael W. bestätigt hat, dass er das Schwungrad, bevor dasselbe in den Eisenbahnwaggon hineingeschoben wurde, fehlerlos auf der Erde liegen sah, da ferner der Zeuge Paul H. ausgesagt hat, dass er die beiden Theile des in Rede stehenden Schwungrades im Waggon liegen sah, sie daselbst besichtigte, und dass dieselben unmittelbar nach dem Einwaggoniren ganz und unversehrt waren, da überdies laut Thatbestandsprotokolles Nr. 2 die Verladung eine gute war, und da endlich im Frachtbriefe A keinerlei Bemerkung über eine Beschädigung (Brüche) des fraglichen Rades, die doch Jedermann hätte in die Augen fallen müssen, vorkommt (§ 47 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Juni 1874), zudem die von der geklagten Bahngesellschaft gemachte Behauptung, dass die Brüche, wie sie in dem Thatbestandsprotokolle Nr. 2 constatirt erscheinen, nur bei der Verladung entstehen konnten, von den Sachverständigen verneint wurde, muss der Beweis, dass das Frachtgut in unbeschädigtem Zustande bei der Bahn aufgegeben wurde, und dass die Beschädigung während des Transportes stattfand, als erbracht angesehen werden. Da ferner die Berufung der geklagten Bahngesellschaft auf § 67, Z. 1, lit. b des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Juni 1874 unstichhältig ist, weil nach dem Sachverständigengutachten ein gusseisernes Schwungrad, dessen gebrochene Hälfte circa 1500 Kilogramm schwer ist, im Falle, als es gut gegossen ist, nicht zu den leicht gebrechlichen Eisengütern gehört, und da nach Inhalt des Thatbestandsprotokolles Nr. 2 der dem Kläger durch die Speichenbrüche der gusseisernen Radhälfte zugegangene Schaden 240 fl. beträgt, dieser Betrag auch nach dem Gutachten der Sachverständigen Josef F. und Carl B. als richtig sich darstellt, musste die geklagte Bahngesellschaft zur Zahlung des eingeklagten Betrages unbedingt verurtheilt werden.

Ueber Appellation der geklagten Gesellschaft hat das k. k. Oberlandesgericht in Wien mit Urtheil vom 5. Juni 1895, Z. 6436, das erstrichterliche Urtheil abgeändert und erkannt, dass die geklagte priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien nur in dem Falle schuldig sei, dem Kläger Leopold S. den eingeklagten Betrag per 240 fl. zu bezahlen, als sie durch ihr gesetzliches Vertretungsorgan den ihr aufgetragenen irreferiblen Haupteid dahin: „Es sei ihres Wissens und Erinnerns nicht wahr, dass das laut Frachtbrief A (monstutur juranti) am 19. Juli 1892 von Johann K. in der Bahnstation P. zur Verfrachtung an den Kläger Leopold S. in Wien in zwei Hälften aufgegebene Schwungrad in vollkommen gutem, unbeschädigtem Zustande in P. einwaggonirt wurde“ nicht ablegt,

Die Begründung ist folgende: Es ist zwar allerdings Sache des Klägers, zu beweisen, dass die in Rede stehende Beschädigung des Frachtgutes in der Zeit vom Abschluss des Frachtvertrages bis zur Ablieferung des Frachtgutes entstanden ist; da jedoch im vorliegenden Falle, wie der Vermerk am Frachtbriefe A zeigt und auch unbestritten blieb, die Verladung durch die Partei besorgt wurde, haftet die Bahn nach Art. 423, Z. 3 H.-G.-B., und 67, Abs. 4 und 6 des Betriebsreglements nicht für den Schaden, welcher aus der, mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist; es gilt vielmehr die rechtliche Vermuthung, dass ein Schade, welcher aus solcher von der Bahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, auch wirklich aus derselben entstanden ist. Dass aber derlei Speichenbrüche bei der Verladung im Waggon entstehen können, haben die Sachverständigen bestätigt. Wenn nun auch der abgeführte Zeugenbeweis ergeben hat, dass das fragliche Schwungrad im Fabrikshofe des Paul H. dem Spediteur Johann K. in gutem, unverletztem Zustande übergeben wurde und in diesem Zustande auch noch am Bahnhofe in P. anlangte, so ist doch der weitere entscheidende Umstand, dass sich dasselbe auch noch nach dessen Einwaggonirung in unversehrtem Zustande befand, keineswegs, wie dies der erste Richter annahm, gerichtsordnungsmässig erwiesen worden, denn der Zeuge Michael W. hat nur den unbeschädigten Zustand des Schwungrades vor dessen Verladung im Waggon, als dasselbe noch ausserhalb des letzteren auf der Erde lag, bestätigt; dass es aber auch noch nach vollzogener Ein-

waggonirung unversehrt war, mithin durch die Manipulationen beim Hineinschaffen in den Waggon und die Verladung die Beschädigung nicht erlitten hat, wurde nur von einem einzigen Zeugen, dem Fabriksherrn Paul H., bestätigt. Gleichwohl aber ist diese letztere Thatsache, welche Kläger mangels eigener Wahrnehmung nicht zu beschwören vermag, durch die obenerwähnte Zeugenaussage wahrscheinlich gemacht worden und war deshalb, dann im Grunde des § 207 a. G.-O. und mit Hinblick auf den Umstand, dass die Bahngesellschaft, welche sofort bei Anlangen des Frachtgutes am Wiener Bahnhofe von der vorgefallenen Beschädigung erfahren hatte, in der Lage gewesen wäre, durch rechtzeitige, geeignete Erhebungen sich von obiger Thatsache Kenntniss zu verschaffen, und zwar um so leichter, als es sich um eine Jedermann in die Augen fallende Beschädigung eines unverpackten Gutes handelte, auf den diesfalls der geklagten Gesellschaft unzurückschiebbar aufgetragenen Haupteid zu erkennen. Der gegen die genannten beiden Zeugen seitens der Geklagten eingewendete Verwerflichkeitsgrund des § 141, lit. d a. G.-O. erscheint durch die diesbezüglichen Angaben dieser Zeugen entkräftet. Dass endlich das in Rede stehende Schwungrad nicht zu jenen leicht gebrechlichen Eisengütern gehört, in Ansehung welcher § 67, Abs. 1, lit. b des Betriebsreglements die Haftpflicht der Bahn aufhebt, ergibt sich aus dem Sachverständigengutachten, und wenn in dieser Beziehung die Beschwerdeführerin geltend macht, dass ja die Sachverständigen die Speichen eines gusseisernen Schwungrades als einer besonderen Bruchgefahr unterworfen bezeichnet haben, so muss darauf hingewiesen werden, dass nicht ein einzelner, stärker oder leichter construirter Radbestandtheil, sondern nur das Schwungrad in seiner Totalität das Frachtgut gebildet hat.

Ueber die Revisionsbeschwerde beider Theile hat der k. k. Oberste Gerichtshof über die ordentliche Revisionsbeschwerde des Klägers das Reformaturtheil des Oberlandesgerichtes aus dessen Gründen vollinhaltlich zu bestätigen befunden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Deutschbrod—Rossitz: Herstellung einer Schreibstube im Güterschuppen in der Station Chotěboř.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Herstellung einer Schreibstube im Güterschuppen der Station Chotěboř der Linie Deutschbrod—Rossitz der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9536/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung einer zweiten Geleiseverbindung zwischen der Station Königgrätz und der Maschinenfabrik Märky, Bromowsky & Schulz: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Herstellung einer zweiten Geleiseverbindung zwischen der Station Königgrätz und der Maschinenfabrik der Firma Märky, Bromowsky & Schulz der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9240/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellungen in der Station Gablonz a/N.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines zweiten Bodens im Wasserstationsbrunnen in der Station Gablonz a/N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, sowie für die Herstellung eines 5 m langen Canals zur Ableitung des Condensationswassers ertheilt. [E.-M.-Z. 9374/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 28. November 1896, Z. 70.553, der Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, als Eigenthümerin der Várállyaer Kohlenreviere, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine aus dem Bereiche ihrer im Tolnaer Comitate gelegenen Várallyaer Steinkohlenreviere bis zum Wächterhause Nr. 73 zwischen den Stationen Szászvár-Mája und Nagy-Mányok der Linie Báttaszék—Dombovár führende, im Sinne des G.-A. XLI, § 87, zu erbauende und zu betreibende schmalspurige (80 cm) Montanbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahnen Kis-Czell—Marczaltö und Vönöcz-Marczaltö. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Vas (Eisenburg) und der angrenzenden Bezirke der Comitate Sopron (Oedenburg) und Györ (Raab) haben den Ausbau 1. der projectirten Localbahn Kis-Czell—Marczaltö, einer Verbindung der Hauptlinie Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) und der Localbahn Pápa-Marczaltö-Csorna des Staatsbetriebes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73, Voreoneession Post 3), 2. der Linie Marczaltö—Vönöcz, einer Verbindung der Linie 1. mit der concessionirten Localbahn Kis-Czell—Vönöcz—Esztérháza—Pándorf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134), finanziell zu fördern beschlossen. Die projectirte Trasse der Linie 1. führt von Kis-Czell aus über Merse, Magasi, Magyar-Gencs, Egyház-Ketzö bis Csorna in einer Länge von 26 km, und sind deren effective Baukosten mit 794.000 fl. bemessen; jene der Linie 2. von Marczaltö aus über Várkezö, die Gemarkung der Gemeinde Kezö, Egyháza, Magyar-Gencs, Kemenes-Högyzecz und Nemes-Magori in einer Länge von 20 km bis Vönöcz, und sind deren Baukosten mit 620.000 fl. bemessen. Welche von beiden Varianten ausgebaut werden wird, hängt vom Resultate der im Zuge begriffenen finanziellen Transaction und der Höhe der Beiträge der beiderseits interessirten Grossgrundbesitzer ab.

Localbahn Adony-Szabolcs—Paks. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in baulicher Vollendung begriffenen Localbahn Adony-Szabolcs—Paks, einer Theilstrecke der concessionirten Localbahn Székesfehérvár-Paks (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1895), angeordnet. Die genannte 73 km lange Strecke, welche als Radiallinie in paralleler Richtung einerseits mit der Donau, andererseits beiläufig bis Hidegkut-Gyönk mit der Hauptlinie Budapest—Hidegkut-Gyönk—Dombovár—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen führt, wird voraussichtlich später eröffnet werden als die Theilstrecke Székesfehérvár—Adony-Szabolcs, deren technische Begehung bereits früher angeordnet wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141).

Waldindustriebahn Valpó-Grabavic. (Einführung des Localbahnbetriebes.) Am 9. December fand unter Führung des Sectionsrathes Aladár Ehrenhöfer des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der Waldindustriebahn Valpó-Grabavic (Comitat Veröcze [Virovitica] in Slavonien) statt, und zwar anlässlich der projectirten Einführung des Localbahnbetriebes im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144).

Projectirte Localbahn Szeged-Karlova. (Constituirende Generalversammlung.) Am 6. December fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstagsabgeordneten Béla Tallián die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Szeged-Karlova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1895, Vorconcession Post 4) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über die im Interesse der Realisirung der projectirten Linie bisher getroffenen Massnahmen zur Verlesung. Diesem zufolge werden die effectiven Baukosten der 63·3 km langen im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888

als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie mit 2,360.000 fl. bemessen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath, und wurde Béla Tallián zum Präsidenten und der Vicegespan des Torontáler Comitates, Ludwig Dellimanovic, zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt. Der Bau wurde dem ursprünglichen Concessionswerber, Ingenieur Hermann Pollak, übertragen. Die von der der Station Szeged jenseits der Theiss gegenüber liegenden Station Szöreg der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende Linie wird, längs der Theiss führend, diese über Török-Kanizsa in der Station Karlova mit der Linie Nagy-Becskerek—Nagy-Kikinda verbinden.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Jänner 1897.)

Export.

Im Jänner 1897 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergeschene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	„Algerian"	1—10
Oporto, Bordeaux	„Tibor"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	5—15
Gibraltar [1]), London	„Deák"	5—15
Rouen	„Kálmán Király"	5—15
Liverpool	„Marathon" (Cunard Line)	5—15
Algier [1]), Glasgow	„Stefánia"	15—25
New-York	„Victoria" (Anchor Line)	15—25
Liverpool	„Alsatian"	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Zrinyi"	25
London	„Wm. Bailey"	21—31
Glasgow	„Széchényi"	21—31
Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Szt. István"	25/I—5/II

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im Jänner 1897 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Jänner
Liverpool	Triest, Fiume	„Athenian"	1—10
Bordeaux	„ „	„Jokai"	1—10
London	„ „	„Sultana"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Toledo"	5—15
Rouen	„ „	„Baross"	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Samaria" (Cunard Line)	5—15
London	Triest, Fiume	„Szt. László"	5—15
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos"	5—15
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Zichy"	10—20
Glasgow	„ „	„Báthori"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	15—25
Rotterdam, Antwerpen	Triest, Fiume	„Matlekovits"	21—31
Rouen	„ „	„Mátyás Király"	21—31
Glasgow	„ „	„Petöfi"	21—31
Liverpool	„ „	„Lesbian"	21—31
Bordeaux	„ „	„Tibor"	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Jänner 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Szápáry" am 7., „B. Kemény" am 14., „Rákóczy" am 21. und „Andrássy" am 28.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény" am 8., „Rákóczy" am 15., „Andrássy" am 22. und „Szápáry" am 29.

B) Eillinie Fiume—Sicilien - Marseille.

Im Monate Jänner 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Buda" am 4., „Tisza" am 11., „Adria" am 18. und „Arpád" am 25.;

von Marseille nach Fiume: „Adria" am 3., „Arpád" am 10., „Buda" am 17., „Tisza" am 24. und „Adria" am 31.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCLXIII. Stückes.) Das am 24. December herausgegebene CCLXIII. Stück enthält unter

Nr. 2780: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. December 1896, Z. 19.536, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen rücksichtlich mehrerer Bezirkes des Occupationsgebietes.

Nr. 2781: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. December 1896, Z. 22.367, betreffend die theilweise Aufhebung der Sperre des politischen Bezirkes Storożynetz.

Nr. 2782: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 20. December 1896, Z. 26.826/IV, betreffend Regelung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete und aus Dalmatien.

Nr. 2783: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. December 1896, Z. 117.548, betreffend theilweise Behebung der bestehenden Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Steiermark.

Nr. 2784: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. December 1896, Z. 24.977, betreffend die Beschränkungen in der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 2785: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. December 1896, Z. 24.978, betreffend Beschränkung in der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 2786: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 20. December 1896, Z. 48.218, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CCLXIV. Stückes.) Das am 28. December herausgegebene CCLXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2787: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. December 1896, Z. 121.130, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Handels- (Futter-) Schweinen aus Oberösterreich.

Nr. 2788: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 20. December 1896, Z. 16.653, betreffend Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach und durch Kärnten.

Nr. 2789: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 22. December 1896, Z. 21.718/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

Nr. 2790: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 23. December 1896, Z. 36.515, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 2791: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 23. December 1896, Z. 37.101, betreffend die theilweise Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen aus Oberösterreich nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2792: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. December 1896, Z. 15.153, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

Nr. 2793: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. December 1896, Z. 22.279, betreffend das Verbot der Ausfuhr und des Ab- und Durchtriebes von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Radautz.

Nr. 2794: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. December 1896, Z. 111.781, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Bosnien und der Herzegowina nach Galizien.

Nr 2795: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. December 1896, Z. 111.232, betreffend die Aufhebung der Sperre der Gerichtsbezirke Olesko, Przemysl und Rohatyn.

— (Inhalt des CCLXV. Stückes.) Das am 29. December herausgegebene CCLXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2796: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. December 1896, Z. 122.858, betreffend veterinärpolizeiliche Massnahmen hinsichtlich des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2797: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. December 1896, Z. 120.735, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 2798: Kundmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 15. December 1896, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Tirol und Vorarlberg nach Württemberg.

Nr. 2799: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 20. December 1896, Z. 34.086 IV, betreffend Verbot der Einfuhr von Schafen aus dem ganzen Küstenlande.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. December d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass dem Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Anton Kühnelt aus Anlass der erbetenen Versetzung in den bleibenden Ruhestand der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit mit seiner vieljährigen und erfolgreichen Dienstleistung im öffentlichen Eisenbahndienste bekannt gegeben werde.

Der Handelsminister hat die Ingenieure im hydrotechnischen Bureau des Handelsministeriums Franz Schuck und Richard Kuhn zu Oberingenieuren ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat November 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2599·05	2529·76	2025·37	3103·44	406·21	659·54	708·76	356·99
Roggen	2189·27	2162·33	1926·55	2425·05	101·38	302·23	403·61	—
Gerste	785·28	1122·47	1073 74	834·01	2782·59	3582·88	2823·51	3541·96
Hafer	4·10	46·59	50·59	—	—	296·57	—	296·57
Erbsen	223·20	503·20	352 68	373·72	332·27	99·99	145·72	286·54
Bohnen	417·12	502·92	152·07	797·97	137·13	16·50	106·15	47·48
Raps	52·62	188·61	149·83	91·40	36 86	64·41	98·53	2·74
Wicken	—	—	—	—	317·74	4·70	—	322·44
Leinsaat	601·42	106·27	97·52	610·17	—	—	—	—
Rübensamen	569·30	—	52·00	517·30	—	—	—	—
Mohn	21·30	—	21·30	—	—	—	—	—
Kleesaat	121·15	88·84	8·04	201·95	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	2285·37	2197·46	1295·46	3187·37	252·91	158·99	201·07	210·83
Zusammen	9992·10	9448·45	7205·15	12235·40	4367·09	5185·81	4487·35	5065·55
Versicherungswerth ö.W. fl.	108.428	78.392	58.567	128.253	68.195	51.610	37.784	82.021
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	38	17	15	40	15	2	10	7
Versicherungswerth ö.W. fl.	49.081	13.410	15.140	47.051	10.590	2.200	7.100	5.690
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	30	12	10	32	10	1	7	4
Versicherungswerth ö.W. fl.	38.491	9.800	7.000	41.291	6.250	800	4.200	2.850
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	26.420	52.000	4.850	26.770	3.080	400	2 080	1,400
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Einrichtung einer Rollfuhr-Unternehmung.

Berichtigung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 147, Seite 2579, publicirten Kundmachung, betreffend Einrichtung einer Rollfuhr-Unternehmung, sind nachstehende Druckfehler unterlaufen:

1. In der vierten Zeile von oben hat es statt 1. März 1897, richtig zu lauten: 1. März 1896.

2. In der zweiten Zeile von unten soll der Giltigkeitstermin statt 1. März 1897 richtig lauten: 1. Jänner 1897.

Prag, am 28. December 1896. [979]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Abänderung des Einführungstermines von Tarifnachträgen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 144 sub Post 922 vom 15. December 1896 publicirten Nachträge III zum Tarifheft 1 und 2 treten nicht mit 1. Jänner 1897, sondern mit 1. Februar 1897 in Kraft.

Wien, am 28. December 1896. [980]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Güterabgabe in der Station Teschen.

Da sich in Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Parteien eine grosse Menge von Gütern in den Magazinen und auf den Lagerplätzen der Station Teschen angehäuft hat und die Manipulation auf das empfindlichste behindert ist, wird, um der Gefahr einer gänzlichen Stockung vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für ankommende Frachtgüter in der Station Teschen vom Kundmachungstage bis auf Weiteres auf zwei Tage herabgesetzt.

Wien, am 23. December 1896. [981]

Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Abänderung des Stationsnamens Prag B.W.B. in Smichow.

In dem bestehenden Tarife vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr ist der Stationsname Prag B.W.B. in Smichow abzuändern.

Die Frachtsätze bleiben ungeändert, und gelten die bisher für Prag B.W.B. in Kraft gewesenen Taxen des vorbezeichneten Tarifes fürderhin für Smichow.

Wien, am 20. December 1896. [982]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Böhmisch-Italienischer Güterverkehr.

Vorschriften über die Ein- und Durchfuhr von Waffen, Kriegsmunition, Schiesspulver und anderen explodirbaren Producten in Italien.

Von Seiten der italienischen Eisenbahnen sind Vorschriften über die Ein- und Durchfuhr von Waffen, Kriegsmunition, Schiesspulver und anderen explodirbaren Producten in Italien herausgegeben worden, welche bei Transporten dieser Art, sobald sie in das italienische Staatsgebiet eintreten, beachtet werden müssen.

Diese Vorschriften liegen in den in obige Güterverkehre einbezogenen österreichisch-ungarischen Stationen auf und können daselbst eingesehen werden.

Wien, am 22. December 1896. [983]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Erleicherung für den diesjährigen Weihnachtsverkehr.) Zur Erleichterung des diesjährigen Weihnachtsverkehrs wurde auf den Preussischen Staatseisenbahnen die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Geltungsdauer, welche am Dienstag den 22. December und den folgenden Tagen gelöst werden, bis einschliesslich Mittwoch den 6. Jänner 1897 verlängert. Die Rückfahrt muss spätestens am 6. Jänner 1897 bis um 12 Uhr Mitternacht einschliesslich angetreten und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden. Die gleiche Verlängerung der Geltungsdauer tritt ein im Verkehre zwischen den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahn, Hessischen Ludwigsbahn, verschiedenen anderen deutschen Bahnen, ausserdem der Oesterreichischen Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn, Böhmischen Nordbahn, Kaschau-Oderberger, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Belgischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft, der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Niederländischen Staatsbahnen, der Niederländischen Centralbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits.

— (Verkehr mit der neueröffneten Theilstrecke Lauchstädt—Benkendorf.) Die im Bau begriffene Bahnstrecke Schlettau—Lauchstädt wird voraussichtlich im Laufe der ersten Hälfte des Jahres 1897 in ihrer ganzen Ausdehnung und für den gesammten Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben werden. Inzwischen ist jedoch schon am 15. December der Frachtgutverkehr in Wagenladungen (ausgenommen Leichen Vieh, Fahrzeuge und Sprengstoffe) auf der Theilstrecke Lauchstädt—Benkendorf eröffnet worden.

Für diese Theilstrecke haben Giltigkeit:

1. die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892,
2. die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands,
3. der deutsche Eisenbahn-Gütertarif Theil I und vorläufig bis zur Eröffnung des gesammten Personen- und Güterverkehrs der Gütertarif der Gruppe V, Theil II.

Berlin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). (Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl.) Am 1. December traten Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II von der Station Lagerhof bei Gesundbrunnen nach den Stationen des Küstengebietes der Eisenbahn-Directionsbezirke Danzig und Königsberg i. Pr. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Preussischen Staatsbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	50	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% } des Frachtsatzes II. Classe
von 15—50 mit 50% }

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%. Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2754	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich der im jeweiligen Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, angeführten Linien und der Strecke Nowosielitza—Zuczka		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km auf den nebenbezeichneten Linien der k. k. Staatsbahnen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, bezw. D, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1897 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist	

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an Mühlen-Etablissements adressirt sind, die bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen liegen und von den ersteren zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dieses Mühlen-Etablissement vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Bestimmungsstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Bestimmungsstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. — Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb drei Monaten, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist n i c h t tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Insofern für die obangeführten Getreidesorten, rücksichtlich einzelner Relationen, etwa weitergehende Frachtermässigungen, als die vorstehenden, gewährt werden, findet eine Rückvergütung der obigen Frachtdifferenz nicht statt. Sollte jedoch die eingeräumte Frachtermässigung innerhalb der Grenze des gegenwärtigen Frachtnachlasses liegen, so wird der letztere entsprechend gekürzt werden.

   Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in dem bestehenden Anhange zu dem vorbezeichneten Localtarife etwa vorgesehenen ermässigten Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen.
4. Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in galizischen Grenzstationen zur Umkartirung gelangen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2755	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Weizen und rohe Hirse aus Pos. G—13 des Tarif-Theiles I als Frachtgut			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Anfgabe unter der Adresse eines Mühlenetablissements, welches den Bezug nnd die Vermahlung des Getreides auch factisch effectuiren muss. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis anf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1896	in Kreuzern ö. W.			Im Kartirungswege		
				Podwołoczyska	Sokal				98	76·8	21·2			
				Borki wielkie					90	72·5	17·5			
				Tarnopol					88	69·2	18·8			
				Jezierna					81	65·8	15·2			
				Zborów					76	62·5	13·5			
				Złoczów					71	59	12			
				Krasne					66	54	12			
				Zadwórze					61	62·2	8·8			
				Barszczowice					58	50·5	7·5			
				Lemberg-Podzamcze					53	46·2	6·8			
				Nowosielitza					141	112·5	28·5			
				Staresioło					58	50·6	7·4			
				Lemberg-Podzamcze	Brody				26	22·1	3·9			
				Borynicze					41	33·6	7·4			
				Zadwórze					19	16·2	2·8			
				Krasne					17	14	3			
				Jezierua					31	26·4	4·6			
				Tarnopol					38	31·9	6·1			
				Borki wielkie					41	33·6	7·4			
				Maxymówka					45	37	8			
				Bogdanówka-Kamionka					47	38·7	8·3			
				Podwołoczyska					49	40·4	8·6			
				Husiatyn	Czernowitz				71	57·1	13·9			
				Staresioło					61	50·3	10·7			
				Granica pod Brodami	Sokal				78	62·4	15·6			
				Granica pod Podwołoczyskami					98	78·5	19·5			
				Sneczawa					128	100·6	27·4			
				Landesgrenze bei Lupków					78	62·9	15·1			
				Landesgrenze bei Beskid					90	72·6	17·4			
				Landesgrenze bei Beskid	Brody				63	52·3	10·7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende März 1898 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Mühlenetablissement, bezw. die Empfangsstation gelegen ist	Bei Inanspruchnahme der vorhezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung
				Landesgrenze bei Lupków					78	65	13			
				Suczawa					95	79·5	15·5			
				Nowosielitza					110	92·2	17·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2756	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Fehring	Graz (S. B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, gültig vom 1. Jänner 1896	in Kreuzern ö. W.			Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende März 1898 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Empfangstation gelegen ist	
				Fehring-Landesgrenze					22	19·8	2·2			
				Fehring	Graz (St. B.)				19	17·1	1·9			
				Fehring-Landesgrenze					22	19·8	2·2			

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an ein in Graz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. — Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an ein Mühlen-Etablissement in Graz abgegeben werden. Das Mühlen-Etablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist.

2757	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich sämmtlicher Linien, welche in den Abschnitten A des Heftes 1 und 2 (Localgütertarif, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1896) enthalten sind, ohne Fixirung einer Minimal-Verfrachtungsdistanz		Aufgabe in Quantitäten unter 10.000 kg	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Heft 2, Abschnitt A, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Verschieden	Zehn Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Classe A	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Absender lautende Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1898 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich das betreffende Mühlen-Etablissement, bezw. die Versandstation gelegen ist. Die danach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung	
2758	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bezüglich Rakonitz und Saaz auch im Namen der Buschtěhrader Eisenbahn	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Ebenfurth Mühle, Klein-Schwechat, Wien Donauquaibahnhof und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K. F. N. B. (Donauuferbahnhof nächst der K. F. N. B.)	den in umstehender Tabelle angeführten Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896	Vide umstehende Tabelle			Im Kartirungswege		

Nach	Von Ebenfurth Mühle*)			Von Klein-Schwechat			Von Wien Donauquaihahnhof			Von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferhahnhof nächst der K.F.N.B.)		
	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass
	pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung Noten											
Amstetten	44·5	40·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Battelau	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5	72·5	70·0	2·5
Beneschau	87·5	79·5	8·0	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5	74·5	72·0	2·5
Bilin (k.k.St.B.)	115·5	108·5	7·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5	103·5	101·0	2·5
Braunau a. Inn	77·5	73·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	66·5	62·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breznitz	—	—	—	79·0	76·5	2·5	77·0	74·5	2·5	76·5	74·0	2·5
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	115·5	108·5	7·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5	103·5	101·0	2·5
Budweis	72·5	66·5	6·0	59·0	56·5	2·5	57·0	54·5	2·5	56·5	54·0	2·5
Dux-Ladowitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dux-Liptitz	—	—	—	108·0	105·5	2·5	106·0	103·5	2·5	105·5	103·0	2·5
Eger (k.k.St.B.)	111·5	105·5	6·0	103·0	100·5	2·5	101·0	98·5	2·5	100·5	98·0	2·5
Eggenburg	50·5	46·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	104·5	99·5	5·0	95·0	92·5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Frankenmarkt	72·5	68·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seehhf.	70·5	66·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	111·0	108·5	2·5	109·0	106·5	2·5	108·5	106·0	2·5
Horaždovic Stadt	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5	72·5	70·0	2·5
Ischl	75·5	71·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klattau	—	—	—	85·0	82·5	2·5	83·0	80·5	2·5	82·5	80·0	2·5
Klostergrab	—	—	—	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5	106·5	104·0	2·5
Kosten	—	—	—	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5	106·5	104·0	2·5
Lambach	64·5	60·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	56·5	52·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littitz	—	—	—	87·0	84·5	2·5	85·0	82·5	2·5	84·5	82·0	2·5
Marienhad	106·5	100·5	6·0	98·0	95·5	2·5	96·0	93·5	2·5	95·5	93·0	2·5
Mies-Kladrau	—	—	—	90·0	87·5	2·5	88·0	85·5	2·5	87·5	85·0	2·5
Nepomuk	—	—	—	79·0	76·5	2·5	77·0	74·5	2·5	76·5	74·0	2·5
Neuern	—	—	—	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5	85·5	83·0	2·5
Neugedein	—	—	—	90·0	87·5	2·5	88·0	85·5	2·5	87·5	85·0	2·5
Neuhaus	—	—	—	67·0	64·5	2·5	65·0	62·5	2·5	64·5	62·0	2·5
Ober-Cerekwe	—	—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5	70·5	68·0	2·5
Oberlentensdorf	—	—	—	108·0	105·5	2·5	106·0	103·5	2·5	105·5	103·0	2·5
Patzau	—	—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5	70·5	68·0	2·5
Petershurg-Jechnitz	—	—	—	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5	93·5	91·0	2·5
Pilgram	—	—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5	74·5	72·0	2·5
Pilsen K.F.J.B.	95·5	87·5	8·0	85·0	82·5	2·5	83·0	80·5	2·5	82·5	80·0	2·5
Pisek	—	—	—	69·0	66·5	2·5	67·0	64·5	2·5	66·5	64·0	2·5
Plan	104·5	99·5	5·0	95·0	92·5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Podersam	—	—	—	98·0	95·5	2·5	96·0	93·5	2·5	95·5	93·0	2·5
Postelberg	—	—	—	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5	101·5	99·0	2·5
Přibram	—	—	—	82·0	79·5	2·5	80·0	77·5	2·5	79·5	77·0	2·5
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	—	—	95·0	92·5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	111·5	105·5	6·0	103·0	100·5	2·5	101·0	98·5	2·5	100·5	98·0	2·5
Salzburg	80·5	76·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schärding	74·5	70·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlan	—	—	—	95·0	92·5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Schüttenhofen	88·5	81·5	7·0	79·0	76·5	2·5	77·0	74·5	2·5	76·5	74·0	2·5
Schwarzenau	58·5	54·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Peter Seitenstetten	48·5	44·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steeg	77·5	73·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steyr	56·5	52·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5	68·5	66·0	2·5
Tabor	—	—	—	67·0	64·5	2·5	65·0	62·5	2·5	64·5	62·0	2·5
Taus (k.k.St.B.)	101·5	94·5	7·0	92·0	89·5	2·5	90·0	87·5	2·5	89·5	87·0	2·5
Teplitz-Waldthor	—	—	—	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5	106·5	104·0	2·5
Wels	62·5	58·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wessely a. d. Luschnitz	—	—	—	61·0	58·5	2·5	59·0	56·5	2·5	58·5	56·0	2·5
Wilten**)	117·5	113·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	57·0	54·5	2·5	55·0	52·5	2·5	54·5	52·0	2·5

*) In den neheustehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

**) Die für Wilten zugestandenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2759	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den untenstehenden Relationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II. Heft 2, Abschnitt A, giltig vom 1. Jänner 1896	V e r s c h i e d e n	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1897 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1898 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche das betreffende Möbien-Etablissement, bezw. die Versandtstation gelegen ist	

Von	Nach den Stationen der Strecken
Czernowitz Hadikfalva Kolomea Volksgarten Zabłotów	bis Lemberg Stanislau—Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Stanislau Buczacz	bis Lemberg und bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Bursztyn Bortniki Chodorów Borki wielkie Tarnopol Brody	bis Lemberg Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Kałusz	bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Kopyczyńce	bis Lemberg Stanislau—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Lemberg	bis Jaroslau Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid Stryj—Chyrów Chyrów—Przemyśl Jaroslau—Rawa rnska
Sokal Rawa ruska	bis Jaroslau Jaroslan—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Stryj	bis Chyrów und bis Landesgrenze bei Beskid Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Szczerzec	bis Przemyśl (via Lemberg) und bis Landesgrenze bei Beskid Przemyśl—Jaroslau Jaroslau—Rawa rnska Chyrów—Przemyśl Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Beskid

sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (giltig vom 1. Jänner 1896) angeführten Linien

Von	Nach den Stationen der Strecken
Przemyśl Niżankowice	bis Rzeszów und bis Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Ustrzyki	bis Jasło und bis Landesgrenze bei Łupków Jasło—Rzeszów
Jaroslau Nowa grobla	bis Dembica und bis Chyrów Dembica—Nadbrzezie—Rozwadów Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze b. Łupków
Rzeszów	bis Tarnów und bis Jasło Dembica—Nadbrzezie—Rozwadów Tarnów—Stróże Jasło—Stróże—Neu Sandec - Landesgrenze bei Leluchów Zagórzány—Gorlice
Rozwadów	bis Dembica Dembica—Tarnów Tarnów—Stróże Stróże—Neu-Sandec—Landesgrenze b. Leluchów
Gorlice	bis Neu-Sandec Neu-Sandec—Landesgrenze bei Leluchów Stróże—Tarnów
Neu-Sandez	bis Zwardon Podgórze-Płaszów Oświęcim Skawina—Sucha Stróże—Tarnów—Krakau
Tarnów Bogumłowice	bis Krakau Podgórze-Płaszów—Oświęcim Skawina—Sucha Tarnów—Stróże—Neu-Sandec—Landesgrenze bei Leluchów Neu-Sandec—Zwardon

sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (giltig vom 1. Jänner 1896) angeführten Linien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2760	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gorlice Neu-Sandec Ustrzyki	O ś w i ę c i m t r a n s i t	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Hamburg B (loco und transit) lautenden Frachtbriefen unter Einhaltung der im Tarife vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Specialtarif 1	49 51 75	Differenz *)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau vorzulegen sind	
				Bogumiłowice Borki wielkie Bortniki Brody Bursztyn Chodorów Czernowitz Hadikfalva Jaroslau Kałusz Kolomea Lemberg Nižankowice Nowa grobla Przemyśl Rawa ruska Rozwadów Rzeszów Sokal Stanislau Stryj Szczerzec Tarnopol Tarnów Zabłotów				Tarif vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige		51 189 167 172 175 163 218 235 99 177 199 144 115 109 111 129 99 81 150 185 157 153 185 54 204	30 115 99 103 105 97 138 150 58 107 124 85 68 64 65 76 58 48 88 113 92 90 113 32 128	21 74 68 69 70 66 80 85 41 70 75 59 47 45 46 53 41 33 62 72 65 63 72 22 76			
				Gorlice Neu-Sandec Ustrzyki Volksgarten		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach einer der im Tarife vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes		Localtarif	Specialtarif 1		Jeweilige Differenz *)					
				Bogumilowice Borki wielkie Bortniki Brody Bursztyn Chodorów Czernowitz Hadikfalva Jaroslau Kałusz Kolomea Lemberg Nižankowice Nowa grobla Przemyśl Rawa ruska Rozwadów Rzeszów Sokal Stanislau Stryj Szczerzec Tarnopol Tarnów Zabłotów				Tarif vom 1. October 1896 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige		51 189 167 172 175 163 218 235 99 177 199 144 115 109 111 129 99 81 150 185 157 153 185 54 204	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1897 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 des Localtarifes, Theil II, Heft 2, abzüglich 15 pCt.	Jeweilige Differenz *)			

*) Der Gebührenausgleich findet in der Weise statt, dass die von der Aufgabsstation bis Oświęcim transit tarifmässig entfallenden Frachtantheile gegen Einziehung der nach vorstehendem Zugeständnisse bis Oświęcim transit resultirenden ermässigten Frachtantheile rückvergütet werden, wobei die Umrechnung von einer in die andere Währung ausgeschlossen ist

2761

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. — Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg, resp. Lindau.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 2757, 2764, 2768 und 2769 für Getreide, Mahlproducte und Mehl etc. etc. unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.**

Insofern sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterr.-Lindau-Vorarlberger, resp. Galizisch-Vorarlberg-Lindauer Verbandstarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**

2762

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 2757 und 2764 für Getreide, Mahlproducte und Mehl etc. von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit vom 1. Jäuner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.

Insofern sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes abgefertigt wurden bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grnnd des Bayer.-Oester. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllnng aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2763	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse aus der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, als Frachtgut	Baranów	Łodygowice	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen, sowie jener Bedingungen, welche für die in diesem Verordnungs-Blatte unter Post Nr. 2754 verlautbarte Frachtbegünstigung vorgeschrieben sind	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1898 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December 1896, unter fortlaufender Nummer 2123, publicirte Frachtbegünstigung aufgehoben und ersetzt	
				Baranów					63	61·2	1·8			
				Boguchwała					*)	61·2	—			
				Brody					111	98·6	12·4			
				Buczacz					132	116·4	15·6			
				Cbmielów					65	62·9	2·1			
				Czernowitz					138	121·5	16·5			
				Czortków					138	121·5	16·5			
				Czudec					*)	62·9	—			
				Dąbie					55	54·4	0·6			
				Dembica					52	51·0	1·0			
				Dobrzechów					*)	66·3	—			
				Frysztag					*)	64·6	—			
				Gorlice					57	56·1	0·9			
				Iwonicz					*)	64·6	—			
				Jaroslau					72	67·1	4·9			
				Jaślany					*)	59·5	—			
				Jasło					62	59·5	2·5			
				Kolomea					127	112·2	14·8			
				Kopyczyńce					142	124·9	17·1			
				Krosno					66	64·6	1·4			
				Łańcut					65	62·9	2·1			
				Lemberg					95	85·0	10·0			
				Lużan					137	120·7	16·3			
				Marcinkowice					*)	42·5	—			
				Moderówka					*)	61·2	—			
				Nepolokoutz					135	119·0	16·0			
				Przemyśl					79	73·1	5·9			
				Posada-Chyrowska					85	77·3	7·7			
				Radymno					74	70·5	3·5			
				Rozwadów					72	67·1	4·9			
				Rymanów					69	66·3	2·7			
				Rzeszów					61	59·5	1·5			
				Rzochów					57	56·1	0·9			
				Sambor					90	80·7	9·3			
				Sanok					*)	70·5	—			
				Sędziszów					56	54·4	1·6			
				Śniatyn-Załucze					134	118·1	15·9			
				Strzyżów am Wisłok					*)	64·6	—			
				Suczawa					153	135·1	17·9			
				Tarnobrzeg					66	62·9	3·1			
				Tuchów					*)	49·3	—			
				Wisniowa					*)	64·6	—			
				Zabłotów					130	114·7	15·3			
				Zuczka					138	121·5	16·5			

*) Bestehen keine directen Frachtsätze.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2764	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**													
	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der in den Localtarifen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: Abschnitt B und C des Tarifes Theil II, Heft 1, ferner Abschnitt B—E des Tarifes, Theil II, Heft 2, sowie im Tarife, Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und St.E.G., ferner den Stationen der Strecke Zwaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsberg—Erdweis und St. Valentin—Summerau der k.k.St.B. und den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 50—150 km; b) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. österr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitt A), Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr und Nachbarverkehr zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn, bezw. der ehemaligen Böhm. Westbahn einerseits und der k. k. öst. Staatsbahnen andererseits	Verschieden	Die am 1. Jänner 1897 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze abzüglich ad a) zehn Percent ad b) fünfzehn Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Namen des Reclamanten, als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1898	

Diese Begünstigungen finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.
   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendung übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation angerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.
   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen. Eine Ausnahme hievon machen nur die nebenangeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken von Flirsch bis Bregenz, bezw. Buchs und St. Margrethen, rücksichtlich welcher Artikel der 15percentige Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen im ersten Anhange zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Abschnitt A—C, gewährt wird.
4. Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verbandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestandenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

*) Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck l o c o zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2765

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse.

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens fünfzig Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. August 1892.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Střelic—Okříško, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsberberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre nach den im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okříško, Brünn—Kanitz-Eibenschitz und Brünn—Chotzen der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 66—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
8. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 64—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
9. Im Verkehre von den sub a), Seite 75—86 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, **in Mähren gelegenen** Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Seuftenberg, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler und Chotzen, ferner von der im Nachtrag III, Seite 10, sub Punkt V enthaltenen Station Losonicz nach den Stationen Gabel und Wichstadtl-Lichtenau ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, Nachtrag II, Seite 3 und 4, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
12. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, und den im Nachtrage III, Seite 10 und 11, sub Punkt V und VI enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der ehemaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und nach Eger, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. Staatsbahnen (Seite 48) der Berechnung zu Grunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1897 ab Teschen giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre zwischen den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg, Schönbrunn—Troppau und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1897 ab Oderberg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1897 ab Marchegg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1897 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von dem im Localtarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1897 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1897 ab Vlarapass, bezw. Sudoměritz-Landesgrenze transit giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
5. Im Verkehre von den im Nachtrage 1, Seite 3—15 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr ab Oderberg am 1. Jänner 1897 giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

C. Tarif-Theil III, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. November 1892.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen **in Mähren gelegenen** Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der österr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau—Chotzen der österr.-ugar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1897 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.
2. Nach sämmtlichen übrigen **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1897 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil III, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. October 1895.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1897 giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Marchegg**;
   b) von Schönbrunn incl. bis Chyhi incl. sammt Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1897 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Oderberg**;
   c) von Friedland incl. bis Bielitz excl. ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1897 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Teschen.**
2. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den mährisch-schlesischen Nachbarverkehr ab Oderberg am 1. Jänner 1897 giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1897 ab Sudomerfitz—Landesgrenze transit giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Bedingungen.

Die vorstehenden sub A, B, C und D angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt, sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.
   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen sind.
4. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorhezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.
5. Die Refactieermittlung wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Sofern von der ungarischen Versandtstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen im Sinne der sub Pos. 2764 dieses Verordnungsblattes angeführten Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar, wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

2766

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. Juli 1893, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summerau (incl.) bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südhahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete für Entfernungen von 50 bis 150 km ein 10percentiger, über 150 km ein 15percentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass binsichtlich des Durchlaufes auf den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen Linien von den Frachtsätzen des Specialtarifes 1 des vom 15. Juli 1892 giltigen Localgütertarifes der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zwar: von der Uebergangsstation (Wien K.E.B., Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurt-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen, im Rückvergütungswege bewilligt.

Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck **loco** zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung jedoch nur für Sendungen, die nach den zwischen den Bahnverwaltungen getroffenenen Vereinbarungen ausschliesslich via Wörgl zu leiten sind.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von den im Tarife Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1893, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach Freiland	2·4 kr.	pro 100 kg
„ Hainfeld	1·8 „	
„ Hohenberg	2·5 „	
„ Kernhof	3·0 „	
„ Piesting	1·1 „	
„ Schrambach	2·3 „	
„ St. Egydi am Neuwalde	2·7 „	
„ Weissenbach a. d. Triesting	1·1 „	
„ Wilhelmsbnrg	2·3 „	
„ Waldegg	1·2 „	

Bedingungen.

Die vorstehend sub E und F angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegenen Mühlen-Etablissements adressirt sind nnd von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Avlso- und Bezugsscheine zn bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:

   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben znm Zwecke der Vermahlung bezogen werden;

   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabo dieser Sendnngen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.

3. Die Liqnidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen sind.

4. Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für dio angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütnng der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.

2767

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialhahnen, Böhm. Nordbahn, Bnschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbabnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn

Mahlproducte nnd Mebl aus Getreide und Hülsenfrüchteu der Position M – 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles i als Frachtgut

den im Theil II, Heft 4. des Ost-Nordwestösterreicbiscben Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893 und im Tarif für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. Jäuner 1897 enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbabnen iu Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau (K.F.N.B.), dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwestösterreichiscben Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1894 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

IV.	III.	II.	I.
den übrigen in Oberösterreicb, Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbabnen *)	den Stationen der Strecke von St. Valentiu bis Summerau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	den übrigeu in Böhmen gelegeuen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.W.B., B.E.B., k.k.St.B., Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. nnd St.E.G.	den in Mähren uud Schlesieu gelegenen Stationen der K.F.N.B., M.S.C.B., k.k.St.B. und St.E.G., ferner den Stationeu der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k.k.St.B. und B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.

Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief uud Wageu unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen

Vom 1. Jänner 1897 his auf Widerruf, längstens his 31. December 1897

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. Oester. Staatshabnen, Theil II, Heft I, Abschnitt A)	Ost-Nordwestösterreicbiscber Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbabneu, Theil II, Heft I, Abschnitt A)
Verschieden	
Die am 1. Jänner 1897 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze im Tarife des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den Localfracbtsätzen der k.k.St.B. ab Nussdorf, abzüglich fünfzehn Percent | zehn Percent plus den Gebühren für die k. k. Donaunferbabn	Die am 1. Jänner 1897 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze, abzüglich fünfzehn Percent | zehn Percent
Verschieden	
Im Rückvergütungswege	
Original-Fracbtbriefe, welcbe keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens his Ende März 1898	

*) Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbrnck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.
Insofern rücksicbtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Artikel gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorhezifferten Nachlässe nicbt statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigungen liegen, so werden die vorbezifferten Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden aucb die in den etwa bestebenden Anhängen zu den vorbezeicbneten Tarifen vorgesehenen Fracbtsätze und soustigen Begünstigungen angesehen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der	3
für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2768			Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes „Theil I", als Frachtgut	den in nachstehender Tabelle genannten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine bayerische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. Juni 1893; Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889; Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894; Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. April 1895	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Betheiligten Verwaltungen

Von	Nach: Bregenz transit	Eger {B.E.B. / k.k.St.B.} trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer. St.B.} transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer.St.B.} transit	St. Margarethen trs.
	Markpfennige pro 100 kg								Centimes pro 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumilowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielki	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Hadikfalva	394	284	294	288	394	299	303	301		486		491
Jaroslau	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandec	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Nižankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnow	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zablotow	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Diese Frachtbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche von den nebengenannten galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen auf Grund der im Tarife „Theil III, Heft 4" des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 enthaltenen Bestimmungen unter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. und St. Margarethen trans., dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2769	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	**Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Etwaige Frachtdifferenzen, welche gegenüber den im obigen Verbande für Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse als Frachtgut im Verkehre von ungarischen Stationen nach der Station Jägerndorf (k.k.St.B.) bestehenden directen Frachtsätzen auf Grund der in diesem Verordnungsblatte sub Pos. 2764 publicirten Begünstigung bei Umkartirung in Marchegg (K.F.N.B.) und Wien (K.F.N.B.) resultiren, werden unter Aufrechthaltung der an die obige Begünstigung geknüpften Bedingungen auch in jenen Fällen rückvergütet, wenn die Sendungen mit directen Frachtbriefen ohne Routen- oder Abfertigungsvorschrift aufgegeben werden.													
2770	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Eiserne Traversen und Rollwagenräder	Lieben (Oe.N.W.B.)	Mannersdorf (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes	134 Kreuzer	82 Kreuzer	52 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende September 1897 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Die Sendungen müssen zur Vergrössserung einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sein
2771	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Pos. Z-8 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Kroman (St.E.G.)	Marchegg (St.E.G.) transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	50·5 Kreuzer	25·0 Kreuzer	25·5 Kreuzer	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen nach Tót-Megyer und darüber hinaus gelegenen ungarischen Stationen	
2772	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Kralobof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	21·1 Kreuzer	20·1 Kreuzer	1·0 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oe.U.St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 einzusenden sind		
2773	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Eszterházа-Fertő-Szt. Miklós und Eszterházа-gyár	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 5. April 1895	116 Heller	101 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege			

2774

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

K. k. Oesterr. Staatshahnen

E l s e n e r z e

E i s e n e r z

Fortlaufende Nnmmer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Bezeichnnng	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehübr) per 100 kg	Art der Durchführnng	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpnnktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungeu
1	2	3	4	5	5	6	7	8	8	9	10	11	12	13	14
Trzynietz	Friedland K.F.N.B. loco und transito (letzteres für Sendungen nach Baschka)			Zahrze	Benthen O.S.E.										
				Tarnowitz	Bobrek										
				Schwientochlowitz	Borsigwerk										
				Morgenroth	Gleiwitz										
				Ludwigsglück	Königshütte O.S.										
				Laurahütte	Laurahütte										
				Königshütte O.S.	Ludwigsglück										
				Gleiwitz	Morgenroth										
				Borsigwerk	Schwientochlowitz										
				Bobrek	Tarnowitz										
				Benthen O.S.E.	Zahrze										

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).

Anflieferung der Sendnngen mit von der Ursprungs- bis znr Bestimmngsstation direct lautenden Frachtbriefen. Bestimmnng der Sendnngen zum Hochofenhetriebe, worüher in der Spalte „Inhalt“ des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezablung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einsebläpigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorsebreibung der Abfertignng der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund der im nenen Ausnahmetarife Nr. 2 B, Nachtrag VII vom 1. Jänner 1897 znm Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3 (alt Heft 4) vom 1. August 1893 des Ostdentsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes und der Sendungen nach Friedland und Trzynietz auf Grund der nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsätze; thnnlichste Verladnng der Sendnngen in leer zurückkebrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdiuands-Nordbabn oder der kgl. Preussischen Staatshahnen; Ahladen der Sendungen in Friedland und Trzynietz dnrcb Parteiorgane

Vom 1. Jänner 1897 his Ende Decemher 1897

L o c a l t a r l f e	Nachtrag VII vom 1. Jänner 1897 zum Verbandsgütertarife, Tbeil II, Heft 3 (alt Heft 4), vom 1. Augnst 1893 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenhabnverbandes
Bestehen keine directen Frachtsätze	
a) 72·4 kr. b) 59·0 kr.	a) 65·1 kr. b) 51·9 kr.
	21·6 Markpfennige
Ad a) Im Kartirungswege und ad b) dnrch Anwendung der Kartirungs-Frachtsätze nnd Rückvergütung hei Friedland von 13·2 kr. nnd bei Trzynietz von 13·4 kr. per 100 kg ans denselhen	I m R ü c k v e r g ü t n n g s w e g e

Die ermässigten Frachtsätze im Rückvergütnngswege finden gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachthrief-Duplicate, die nicbt wieder zurückgestellt werden, und die nehst der hezüglicben Refactierecbnung spätestens zwei Monate nacb Ahlauf des Zugeständnisses znr Einreichung gehracht werden müssen, Anwendung

Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist babnämtliche Umladnug in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlicben Beschaffenheit der Artikel entstebenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Sollten wäbrend der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den tarifmässigen Frachtsätzen nacb den nebenbezeicbneten oberschlesischen Hocbofenstationen in Betracht kommenden Gebührenantheile für die österr. Strecken eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein. Für die Frachtberecbnung im Rückvergütungswege wird hezüglich der im Sinne des Nebenstebenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch nach den oberschlesiscben Hochofenstationeu rücksicbtlicb der Strecken der kgl. Prenssischen Staatshahnen und nach Trzynietz rücksichtlich der Strecke Teschen—Trzynietz nicht zur Anwendung gelangt. Die Frachtermässigungen werden von deu österr. Strecken gewährt

2776	2775	Fortlaufende Nummer 1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Die Publication erfolgt von der Nordbahn und im Namen der 2 3
Kascbau-Oderberger Eisenhabn	K. k. österr. Staatshahnen	
Frachtgüter der Classe C	Eisenerze	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel 4
Trzynietz bezw. vice versa	Eisenerz	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von 5
Schönhrnnn bezw. vice versa	Schönhrunn — M.-Ostrau	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach 5
Aufrechtbaltung der für die Güterclasse C giltigeu tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 45.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Fracbtbriefen und Vorscbreibung der directen Abfertigung auf den letzteren: Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inbalt" des Fracbtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracbt für das wirkliche Gewicbt, mindestens jedocb für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: tbunlichste Verladnng der Sendungen in leer zurückkebrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der königl. Preussiscben Staatsbahnen; Abladen der Sendungen durcb Parteiorgane	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen 6
Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	und gilt in der Zeit 7
Tarif für den Gütertransport im Oesterr. Eisenhahnverbande vom 1. Novemher 1894	Localtarife	Bezeicbnnng 8
Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze	Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg 9
22·2 kr.	a) 60·9 kr. b) 53·3 kr. — a) 60·9 kr. h) 53·3 kr.	per 100 kg: Zugestandener Fracbtsatz (Gehühr) 10
		per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebübr) 11
Im Kartirungswege	Ad a) Im Kartirungswege; und ad b) durch Anwendnng des Kartirungs-Frachtsatzes nnd Rückvergütnng von 7·6 kr. per 100 kg ans demselben	Art der Durchführung 12
	Der ermässigte Fracbtsatz im Rückvergütungswege findet gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lantenden Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und die nebst der bezüglichen Refactie-Recbnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses znr Einreichung gehracbt werden müssen, Anwendung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welcbem die Vorlage dieser Docnmente geschehen muss 13
	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeicbneten Art verladen, so ist habnämtlicbe Umladung in Wien Nordhabnhof vorhebalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsmindernngen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird hezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden	Besondere Bemerkungen 14

2777

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Betheiligten Eisenbahnverwaltungen

Eilgüter aller Art

Karbitz, Komotau (A.T.E.), Marfaschein, Teplitz, Türmitz;
Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa, Franzensthal, Georgswalde-Ebersbach, Grund-Georgenthal, Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Kreibitz-Teichstadt, Langenau, Niedergrund, Nixdorf, Politz-Sandau, Rumburg, Schluckenau, Schönau, Schönfeld, Schönlinde, Straussnitz-Neustadtl, Warnsdorf, Weisswasser, Zwickau i. B.;
Eger, Franzenshad, Kaaden-Brunnersdorf, Komotau (B.E.B.), Ober-Graslitz, Unter-Graslitz, Weipert;
Budweis, Freudenthal, Grulich, Iglau-Stadt, Jägerndorf, Klattau, Klostergrab, Neugedein, Ober-Georgenthal, Oberleutensdorf, Römerstadt, Strakonitz, Tyssa-Königswald, Würbenthal;
Arnau, Böhm.-Skalitz, Friedland i. B., Hlinsko, Hohenelbe, Iglau (Oe.N.W.B.), Jungbunzlau, Königinhof, Lieben (Oe.N.W.B.), Liebenau, Raspenau-Liebwerda, Reichenberg, Rothkosteletz, Schwadowitz-Eipel, Skutsch, Starkenbach, Tannwald, Tetschen, Trautenau;
Anssig, Bodenbach, Braunau, Buhna (St.E.G.), Halbstadt, Hermsdorf-Oelberg, Hohenstadt, Hronow, Kanitz-Elbenschitz, Landskron, Leitomischl, Lettowitz, Liehen (St.E.G.), Lobositz, Nachod, Neustadt a. M., Opočno, Pohlitz, Prag, Trehitsch, Wildenschwert, Zwittau;
Brünn transito, Prossnitz

K r a k a u

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 225 metr. Tonnen (à 1000 kg) in nebenangeführten Relationen zusammengenommen.
Anfgahe der an e i n e m Tage in e i n e r begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit e i n e m Eilfrachtbriefe an e i n e n Adressaten. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Eilfrachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jede Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in den zugehörigen Eilfrachtbrief einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; in denselben dürfen feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli unter 1000 Kubikcentimeter per Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und bat letzterer, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als e i n Collo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes verwendet werden. Die auf das Zugeständniss reflectirende Firma hat bei den Sendungen nach Krakau als Empfängerin und bei den Sendungen von Krakau als Versenderin auf den Frachtdocumenten zu erscheinen

Vom 1. Jänner 1897 bis 30. Juni 1897

Localtarife der betheiligten Bahnen

V e r s c h i e d e n

260 Kreuzer

V e r s c h i e d e n

I m K a r t i r u n g s w e g e

Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77 des Betriebs-Reglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz.
Zum Zwecke der Erlangung des nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsatzes ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 225 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Caution im Betrage von 5000 fl., d. i. Fünftausend Gulden in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen, welche zu Gunsten der Eisenbahnen verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu liefern

oder umgekehrt

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6, 7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2778	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**												
	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen												
	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchsteus 50 kg hei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau hei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 120 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte his zu 120 kg per Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 nnd ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg hei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau hei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen											
	Wien Nordbahnhof												
	Przemyśl	Lemberg											
	Anflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Ahgang der hezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennharen Verpackung. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmnngen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitlge Haftung nicht übernommen											
	Vom 1. Jänner 1897 his auf Widerruf, längstens jedoch his Ende December 1897												
	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897												
	3084 Heller	3258 Heller											
	1200 Heller	1200 Heller											
	1884 Heller	2058 Heller											
	Im Kartirungswege												

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

K. k. Oesterr. Staatshahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 10 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 5 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatshahnen

Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg per Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. Oesterr. Staatshahnen

Wien Nordbahnhof

Tarnów	Czernowitz

Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen

Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897

Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897

2325 Heller	3783 Heller
1186·8 Heller	1524 Heller
1138·2 Heller	2259 Heller

Im Kartirungswege

2779

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	in der Zeit und gilt	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
4. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, insoweit selbe nicht sub 1.—3. namentlich angeführt sind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Kremsier	Zhorowitz										
				bezw. vice versa	Zhorowitz										
3. Rohzucker, Sandzucker, Melasse und Osmosewasser bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Zhorowitz	Kremsier transito										
				bezw. vice versa	Kremsier transito										
2. Getreide, Oelsaaten, Rübensamen und Futtermittel bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Zhorowitz	Kremsier										
				bezw. vice versa	Kremsier										
1. Kohlen, mineralische, und Coaks, dann Kalksteine, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen				Kremsier transito	Zhorowitz										
				bezw. vice versa	Zhorowitz										
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 mctr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 1. Effectuirung des Abladens und bei den Sendungen ad 3. Effectnirung des Verladens durch Parteiorgane														
Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897														
Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888														
Verschieden									10·3 kr.					
10·0 kr.		6·8 kr.			8·5 kr.					6·8 kr.				
Verschieden										3·5 kr.				
Im Rückvergütungswege														
Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses														
Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind														

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
Kaiser Ferdinands-Nordbahn													
			5. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2, insoweit selbe nicht sub 1.—3. namentlich angeführt sind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Kremsier	Zborowitz	bezw. vice versa								
			6. Güter des Specialtarifes 3, insoweit selbe nicht sub 1.—3. namentlich angeführt sind, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz	bezw. vice versa							
			7. Getreide bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zdounek	Kremsier								
			8. Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier, Kotojed, Jarohnowitz, Scheleschowitz, Zdounek	Zborowitz	bezw. vice versa							
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 8. Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane													
Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897													
Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888													
				Verschieden	10·3 kr.	8·7 kr.							
				9·0 kr.	9·0 kr.	7·1 kr.							
				Verschieden	1·3 kr.	1·6 kr.							
Im Rückvergütungswege													
Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses													
Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind													

Fortlaufende Nummer	2780	2781	2782
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Marktgüter der Classe I	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Prossnitz	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanhahnhof Ostran bis zur Verladestelle der Montanhahn in Dombran) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privathesitze hefindlichen Flügelhahnen in die Montanhahn, dann rücksichtlich der Strecken ah Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Domhrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanhahnhof Ostran bis zur Verladestelle der Montanhahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze hefindlichen Flügelhahnen in die Montanhahn, dann rücksichtlich der Strecken ah Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
nach	Brünn Nordbahnhof	Džbell-Jessenetz	Džbell-Jessenetz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. August 1896	Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	51·7 kr.	79·2 Heller	71·2 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	46 kr.	71·2 Heller	67·2 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5·7 kr.	8 Heller	4 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gewährt	Der nebenstehende Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
		2783	2784	2785	
Betheiligten Verwaltungen		K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		
Abfallwasser, schwefelsäurehältiges	Schwefelsäure	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische		
St. Lambrecht		Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere		
Lundenburg		Gross-Opatowitz	Gross-Opatowitz		
Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		
Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897		Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897		
Localtarife		Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungs-Nummer 2783	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. August 1896		
Bestehen keine directen Frachtsätze		81·2 Heller	95·2 Heller		
71·0 kr.	104·5 kr.	77·2 Heller	81·2 Heller		
		4 Heller	14·0 Heller		
Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege		
		Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses			
		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Oesterr. Staatsbahnen gewährt		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2786	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer	Friedek-Mistek	Brünn Nordbahnhof loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	kr. 48·0	kr. 43·0	kr. 5·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Anlieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Kostel					18·0	17·0	1·0			
				Wischau					17·2	16·5	0·7			
				Prerau					27·8	25·5	2·5			
2787	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nordbahnhof	Olmütz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	kr. 52·2	kr. 47·5	kr. 4·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Versandstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Wien Nordbahn-Donauufer-bahnhof transito					52·8	49·5	3·3			
				M.-Ostrau	Troppau K.F.N.B.				13·5	13·0	0·5			
				Krakau					46·8	42·0	4·8			

2788

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Zucker der Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893, und zwar:
a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen;
b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen;
c) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg

Troppan K.F.N.B. loco

Niederlindewiese	Barzdorf	Zuckmantel
Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen von einem mit der Station Troppau mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-Etablissement zur Versendung gelangen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen		
Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897		
Localtarife		
Bestehen keine directen Frachtsätze		
a) 39·8 kr. b) 45·8 kr. c) 56·8 kr.	a) 66·2 kr. b) 72·2 kr. c) 83·2 kr.	a) 37·8 kr. b) 43·8 kr. c) 54·8 kr.
Im Kartirungswege		

2789

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

1. Kohlen, mineralische, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens

2. Papierabfälle, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen

3. Holzpapierstoff in Form von Pappendeckel, ungeleimt

a) bei Auflieferung in jeder Menge

b) bei Auflieferung in Mengen unter 10 000 kg

c) bei Auflieferung in Mengen unter 5000 kg

Zauchtel transito | Wigstadtl | Wigstadtl | Zauchtel transito

Wien Nordbahnhof	Rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zauchtel transito	Freiheitau	Troppau K.F.N.B.	Wigstadtl
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen					
Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897					
Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Jänner 1888					
119·8		17·5	Verschieden	14·3	kr.
82·3	0·41 kr. pr. 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manip.-Geb. per 100 kg	15·5	34·4	25·0	12·1	12·8	kr.
37·5		2·0	Verschieden	1·5	kr.
Im Rückvergütungswege					
Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2790	**Böhm. Commercialbahnen**		Kohle	Rokycan	Miröschau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	kr. 6·0	kr. 4·5	kr. 1·5	Im Kartirungswege		
				Rokycan	Přikosic				11·9	7·5	4·4			
				Nezvěstic	Přikosic				11·9	7·5	4·4			
			Coaks	Rokycan	Miröschau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			6·0	4·5	1·5			
2791	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Die in die Classe A gehörigen gemeinen Baumwoll- und Leinenwaaren, ferner Baumwollgarn	Igló, Poprád-Felka und Rózsahegy	Allen Stationen unserer Linie	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden, bezw. von dort anlangenden Sendungen wird noch die officielle Oderberger Ueberfuhrgebühr aufgerechnet
				bezw. vice versa		Bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Die um 20 pCt. gekürzten Frachtsätze der Classe A				
			Die nach Classe I tarifirenden Baumwoll- und Leinenwaaren, ferner Baumwollgarn	Igló, Poprád-Felka und Rózsahegy	Allen Stationen unserer Linie	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen				Frachtsätze der Classe II				
2792	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Bier	Karwin und Teschen loco	Stationen unserer österreichischen Linie	a) Bei Aufgabe von beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	a) Frachtsätze der Classe II	a) Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		
						b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			b) Frachtsätze der Classe A	b) Frachtsätze des Specialtarifes 1				
						c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			c) Frachtsätze der Classe A	c) Frachtsätze der Classe B				
2793	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier	Karwin	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife		Heller 50		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Partei
					M.-Weisskirchen					61				

Fortlaufende Nummer	2794	2795	2796	2797
1				
Die Publication erfolgt				
2				
von der Namen der		Kgl. Preuss. Staatsbahnen		
3				
für Artikel	Coaks	Dolomit	Laut Waarenclassification des Tarifes, Theil I in die Classe B gehörige Eisenwaaren	Laut Waarenclassification des Tarifes, Tbeil I in die Classe A nnd B gehörige Eisen- und Stahlwaaren etc.
4				
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Karwin Oderberg transit	Morgenroth	Oderberg	Krompach
5				
nach	Ruttka transit	Ruttka	Ruttka transit	Allen Stationen unserer Linie
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Minimalquantum 25.000 t.** Sendungen müssen für Nyustya-Likér bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Oesterr.-Ungar. Kohlentarifes massgebend	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen mindestens 300 km durchlaufen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
6				
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1897
7				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Verbandstarif	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband	Localtarif	Localtarif
8				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	34 40		84·6 Heller	
9				
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	31·6 36·2 Heller	66 Markpfennige	58 Heller	Die nm 15 Percent gekürzten Frachtsätze der Colonne C nnseres Ausnabmetarifes V
10				
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2·4 3·8		26·6 Heller	
11				
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
12				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber nnd Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1898	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis Ende März 1898	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Dnplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	
13				
Besondere Bemerkungen	Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten. wird noch an Ueberfuhrsgebühr 2 Heller pro 100 kg aufgerechnet		Für in Oderberg aus Deutschland eintretende Sendnngen wird an Ueberfnhrsgebühr 3 Heller pro 100 kg separat zur Aufrechnung gelangen	Für in Oderberg nach Deutschland übergebende Sendungen wird an Ueberfuhrsgebühr 3 Heller pro 100 kg separat znr Aufrechnnng gelangen
14				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2798	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	den zwischen Kaschau und Poprád-Felka (helde inclus.) gelegenen Stationen	Zwardon trs., Trzynietz loco Werk. Teschen trs., Oderberg loco und trs.	**Minimalquantum a) 50.000 Tonnen, b) 60.000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. Die Begünstigung für Zwardon transit wird nur für Sendungen nach Friedrichshütte und Wegier-ka-Gorka angewendet. Sendungen für Teschen trs. müssen nach Ustron und Baschka bestimmt sein. Für solche Transporte, für welche in den diversen Verbänden eventuell billigere officielle Ausnahmetarife bestehen, entfällt jede Rückvergütung; die betreffenden Sendungen werden jedoch in das bedungene Minimalquantum mit eingerechnet. Das Aufladen aller, sowie das Abladen der in Trzynietz anlangenden Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Localtarif	V a r i i r t	ad a) 0·24 Heller } Einheitssatz pro 100 kg und 1 km ad b) 0·23 Heller }		Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende und detaillirt zu consignirende Original-Frachtbriefe, bezw. bei Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	Bei in Oderberg nach Deutschland übergebenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Heller pro 100 kg aufgerechnet
2799	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze, Manganerze und Dolomite	Igló Krompach Margitfalu Márkusfalva Poprád-Felka	Dombrau (für Witkowitz)	**Minimalquantum** **a) 60.000 Tonnen** **b) 50.000 „** **c) 40.000 „** **d) 30.000 „** **e) 20.000 „** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen. In die oben stipulirten Minimalquantitäten werden die über Oderberg hinaus verfrachteten Minimalquantitäten mit eingerechnet. Das Aufladen der Sendungen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Localtarif		a) 0·23 b) 0·24 c) 0·25 d) 0·26 e) 0·27 Heller Einheitssatz pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber und Empfänger lautende und detaillirt zu consignirende Original- und Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in das Jahresquantum einzurechnenden Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	
2800	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze	Ruttka transit (von Gömörer Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen)	Dombrau (für Witkowitz)	**Minimalquantum 150.000 t.** Bezahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Localtarife	39·8 Heller	26·16 Heller	13·64 Heller	Im Rückvergütungswege (bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartirungswege)	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber und Empfänger lautende und detaillirt zu consignirende Original- und Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in das Jahresquantum einzurechnenden Sendungen über Oderberg hinaus Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	
												Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe bis 1. März 1898		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
2801	Kaschau-Oderberger Eisenbahn													
	Betheiligten Verwaltungen													
	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz													
	Stationen der Strecke Kassa—Héthárs (beide inclusive)													
	Oderberg, Teschen, Jablunkau und Karwin													
	a) Bei einem Minimalquantum von 5.000 Tonnen, **b) bei einem Minimalquantum von 10.000 Tonnen.** Die für Kassa festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Kassa, bezw. in den cartellgemäss via Kassa instradirenden Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aufgegeben und zur Station per Achse, bezw. auf einem Industrie- oder Strassenbahngeleise zugeführt wurden, welcher Umstand Seitens der Aufgabsstation zu bestätigen ist. Die für Oderberg festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche österreichische und ausländische Stationen Anwendung, welche cartellgemäss ausschliesslich via Oderberg instradiren. Eine Ausnahme bilden lediglich die Stationen Brodek, Brünn, Kojetein, Kremsier, Prerau, Prossnitz und Olmütz loco und transito, sowie Böhm.-Trübau loco und transito, für welche die publicirten Nachlässe sowohl via Oderberg, als auch via Teschen, bezw. Zsolna—Vlarapass gewährt werden. Die für Teschen trs. bestimmten Sendungen müssen nach einer Station der Städtebahnlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt sein. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Specialtarifes 1											
	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897													
	Local-, bezw. Verbandstarife													
	Ad a) 20 Heller Refactie per 100 kg; ad b) 10 Heller Super-Refactie per 100 kg für das die ersten 5000 Tonnen übersteigende Quantum													
	Im Rückvergütungswege													
	Auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende, mit der bedungenen Bestätigung versehene Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis 31. März 1898 vom Aufgeber vorzulegen sind													

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2802	Kaschau-Oderberger Eisenbahn													
	Grubenholz, Brennholz und Schwarten													
	igló	Igló	Igló	Liptó-Szt. Miklós	Liptó-Tepla	Karwin	Dombrau							
	igló	Oderberg (für Sendungen nach M.-Ostrau und Hruschau	Teschen											
	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Bei Aufgabe von Hölzern über 7 m Länge, wenn zu deren Beförderung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, in minimo aber für 10.000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet													
	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Jahres 1897													
	Localtarif													
	Heller	84	82	56	52	88	78							
	Heller	71	70	49	46	73	66							
	Heller	13	12	7	6	15	12							
	Im Kartirungswege													

Fortlaufende Nummer	2803	2804	2805	2806
Die Publication erfolgt: von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holzwolle	Kleinkohle (Coakskohle)	Mineralkohle und Coaks	Mineralkohle und Coaks
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Csácza	Oderberg trs. (für Sendungen aus M.-Ostrau, bezw. ans dem Ostrauer Revier)	Karwin	Karwin Dombrau Oderberg
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Trzynietz / Teschen / Oderberg	Karwin loco	Teschen transit (für Sendungen nach Baschka und Carlshütte)	Trzynietz loco Werk
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	**Minimalquantum 15.000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. **Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Karwin während der Dauer der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben**	**Minimalquantum 20.000 Tonnen.** Auf- und Abladen durch die Partei. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	**Minimalquantum 75.000 Tonnen.** Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Falls das Minimalquantum von 75.000 Tonnen nicht erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 8 Heller, jene von Dombrau mit 10 Heller pro 100 kg, endlich jene von Oderberg zum tarifmässigen Satze berechnet
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Bebebung der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben, spätestens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarife	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 38·2 b) 27·0 / a) 44·4 b) 31·2 / a) 68·2 b) 45·6	6 Heller	6 Heller	14·6 16·4 13·6
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 31 b) 24 / a) 35 b) 28 / a) 55 b) 40	4 Heller	5·2 Heller	7·4 8·8 13·2
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	a) 7·2 b) 3·0 / a) 9·4 b) 3·2 / a) 13·2 b) 5·6	2 Heller	0·8 Heller	7·2 7·6 0·4
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis Ende März 1898		
Besondere Bemerkungen				Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 2 Heller pro 100 kg aufgerechnet

Fortlaufende Nummer	2807	2808	2809
Die Publication erfolgt: von der	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Mineralkohle	Mineralkohle und Coaks	Mineralkohle, Coaks und Briquettes
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Oderberg trs.	Oderberg Dombrau Karwin	Oderberg transit Dombrau Karwin Dombrau oder Karwin
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Teschen	Rozsahegy Zsolna	1) Zsolna 2) Ruttka Kassa
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Sendungen müssen mit directen von Margarethenschacht oder Redeugrnbe lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Unter Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Minimalquantum 1) 3000 t 2) 5000 t Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Minimalquantum 4500 t Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der kgl. Ungar. Staatshahuen bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Heft 2 des Oberschiesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehres	Localtarif	Local-, bezw. Verbandstarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	17·8 Heller	61·2 57·8 56·8 45·4 41·2 40·0	1) 32·0 2) 40·0 1) 40·0 2) 40·8 88·2
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	14 Heller incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr	1) 53·2 2) 49·8 1) 48·8 2) 40·6 38·0 34·0 34·0	1) 24·8 2) 29·8 1) 41·2 2) 47·6 1) 21·6 2) 26·6 1) 20·8 2) 26·0
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	3·8 Heller	1) 15·8 2) 15·8 1) 8 2) 16·2 7·4 7·2 6·0	1) 7·2 2) 10·2 1) 19·6 2) 21·0 1) 19·2 2) 20·8
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1898	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis 31. März 1898	Original-Frachtbriefe bis Ende März 1898
Besondere Bemerkungen		Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrgebühr 2 Heller pro 100 kg aufgerechnet	Bei den in Oderberg von Deutschland eintretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 Heller pro 100 kg aufgerechnet. Der Karwin- oder Dombrau-Kaschauer Frachtsatz wird nur auf ein Maximal-Jahresquantum von 4200 Tonnen angewendet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2810	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Eperjes	Die Sendungen müssen zum Regiegebrauche der Eperjes-Bartfelder Localbahn bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat die genannte Verwaltung oder eines ihrer Organe als Aufgeber und Empfänger zu erscheinen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes 1	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1897	Localtarif		86 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898	
2811	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Coaks	1) Karwin Dombrau	Zwardon	**Minimalquantum 1) 2500, 2) 10.000, 3) 55.000 t.** Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes 1	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Localtarif	Heller 40·8 42·4	Heller ad 1) 26·4 27·6	Heller 14·4 14·8	Im Rückvergütungswege	Gegen auf ein und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bis Ende März 1898	
				2) Dombrau					42·4	ad 2) 24·0	18·4			
				3) Karwin					40·8	ad 3) 18·4*)	22·4			*) Dieser Frachtsatz findet bis zur Behebung der Betriebsstörung in den Graf Larisch'schen Karwiner Schächten und auch für Sendungen von Dombrau Anwendung
2812	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Dombrau Karwin Oderberg trans.	C s o r n a	**Minimalquantum 5000 Tonnen.** Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn bestimmt sein, und hat auf den Frachtbriefen diese Eisenbahn oder ein Organ derselben als Aufgeber und als Adressat zu figuriren. Unter Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Heft 3 des Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehres	Heller 114 112 120	Heller 90 90 96	Heller 24 22 24	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	In dem Oderberger Frachtsatze ist die Oderberger Ueberführungsgebühr bereits inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2813	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Oderberg*)	Budapest nyugoti pályaudvar	Minimalquantum 20.000 Tonnen. Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen, bezw. Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr	Heller 132	120	12	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	*) Für ans Deutschland in Oderberg übertretende Kohlen- etc. Sendungen wird zu den gewährten Refactiesätzen noch als Ueberführungsgebühr 2 Heller per 100 kg hinzugerechnet. **) Für Sendungen von Szczakowa, Mähr.-Ostrau und Hrnschau finden die für das Ostrauer Kohlenrevier zugestandenen Refactie-Frachtsätze Anwendung.
					Palota-Ujpest				130	120	10			
					Köbánya alsó pályaudvar				132	120	12			
					Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld				132	120	12			
					Budapest-Kelenföld				136	124	12			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hizlalda				132	120	12			
				Dombran	Budapest nyugoti pályaudvar				128	116	12			
					Palota-Ujpest				126	116	10			
					Köbánya alsó pályaudvar				128	116	12			
					Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld				128	116	12			
					Budapest-Kelenföld				132	120	12			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hizlalda				128	116	12			
				Karwin	Budapest nyugoti pályaudvar				126	114	12			
					Palota-Ujpest				124	114	10			
					Köbánya alsó pályaudvar				126	114	12			
					Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld				126	114	12			
					Budapest-Kelenföld				132	120	12			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hizlalda				126	114	12			
				Ostrauer Kohlenrevier**)	Budapest nyugoti pályaudvar				128	116	12			
					Palota-Ujpest				126	116	10			
					Köbánya alsó pályaudvar				128	116	12			
					Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö Budapest d. p. t. p. u. Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld				132·8	124	8·8			
					Budapest-Kelenföld				136·8	128	8·8			
					Köbánya felsö p. u. Köbánya-hizlalda				132·8	124	8·8			

1. Die für die Station Budapest-Kelenföld giltige Refactie wird auch für Sendungen nach den Stationen Budapest-Südbahn und Ó-Buda-Fiatorlgát unter Einrechnung in das bedungene Minimalquantum angewendet.
2. Wenn die für die Budapester Gasfabrik nach Budapest-Ferenczváros und -Józsefváros bestimmten Steinkohlentransporte von diesen Bahnhöfen auf den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 0·12 Heller per 100 kg rückvergütet.
3. Die Begünstigung kann nach Abschluss eines Vertrages mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und nach Deponirung einer Caution von **20.000 Kronen** auch im Kartirungswege angewendet werden.

2814	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombran oder Karwin	Zágráb	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohlen- und Coakstransporte bestehenden tarifarischen Bestimmungen. — Die Sendungen müssen für die Zágráber Gasanstalt bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Oesterr.-Ungarischer Kohlentarif, Heft 2	172 Heller	156 Heller	16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Agramer Gasgesellschaft als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2815	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau oder Karwin	Baja	**Minimalquantum 2000 t.** Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die an den genannten Städten befindlichen Gasanstalten bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende 1897	Ausnahmetarif für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, Heft 2	168	132	36	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	
					Ujvidék				—	140	—			
					Eszék				180	142	38			
2816	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Dombrau	1. Belgrad loco 2. Belgrad trs.	Bei Aufrechthaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen ist die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu bezahlen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1897	Besteben keine directen Tarifsätze		Francs in Gold 1. 2·12 2. 2·07		Im Kartirungswege		
				Karwin						1. 2·09 2. 2·04				
2817	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Maschinen, zerlegte	Oderberg transit	Rózsahegy	Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Deutschland angelangt und an die Rózsahegyer Textil-Industrie-Fabrik bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897	Local-, bezw. Verbandtarife	Variirt	ad a) 65 Heller ad b) 41 Heller incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898	
2818	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl und sonstige Mahlproducte	a) Budapest -dunaparti teher-pályaudvár Budapest -fövárosi közraktárak Budapest -Józsefváros Budapest -deli vasut Budapest -Lipótváros Budapest -nyugoti-pályaudvár Ó-Buda-filatorigát Budapest -Kelenföld Szeged Szeged-Rókus b) Temesvár-Józsefváros Temesvár-Gyárváros	Cosel-Oderhafen	Zahlung der Frachtgebühren mindestens nach 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen dürfen nicht nach Hamburg und darüber hinaus bestimmt sein	Auf die Dauer der Oder-Schiffahrt im Jahre 1897	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Variirt	Variirt a) 25 b) 10	Pfennige Nachlass vom bestehenden Frachtsatze nach Cosel-Oderhafen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffscommissements für die Verschiffung per Oder. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C III b) einzureichen	

Fortlaufende Nummer	2819	2820	2821
1			
Die Publication erfolgt	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
von der Namen der	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungeu	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Schwefelkiesabbrände	Schwefelkies	Steine, Kalk, Ziegel, Holz und andere Baumaterialien, sowie Fabrikseinrichtungs-Gegenstände
	Schwefelkiese und Schwefelkiesabbrände		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Borka, Brassó trs. (für in Zernest zur Aufgabe gelangende Sendungen) Marmaros-Sziget trans. (für in Kis-Bocskó zur Aufgabe gelangende Sendungen) Budapest-Ferenczváros Pozsony	Margitfalu	hinsichtlich des Durchlaufes auf unserer österr. Strecke Stationen unserer Strecke
nach	Margitfalu trans. (für in Szomolnokhuta zur Aufgabe gelangende Sendungen)	Wien St.E.G. trs.	Krompach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (loco und transit)	**Minimalquantum 5000 Tonnen.** Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen Sendungeu müssen nach Liesing bestimmt sein	Sendungen müssen zum Ausbaue der Hernadthaler Eisenwerke in Krompach bestimmt sein. Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Local-, bezw. Verbandstarife	Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 3, im Südwestösterr. Eisenbahnverband	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Frachtsätze des Specialtarifes 3	134 Heller	Variirt
per 100 kg Zugestandeuer Frachtsatz (Gebühr)	Sowohl auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, als auch auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Einheitssatz von 0·22 Heller pro 100 kg und 1 km, hinzugerechnet pro Wagen und Bahn je 2 Kronen Mgb. und die ungar. Transportsteuer*)	100 Heller	0·20 Heller Einheitssatz pro 100 kg und 1 km. Hiezu gerechnet 4 Heller Mgb. pro 100 kg für den ganzen Durchlauf
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Variirt	34 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Partei als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vorzulegen siud	Gegen auf die Hernadthaler Eisenwerke als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1898
Besondere Bemerkuugen	*) Für nach böhmischen, schlesischen und mährischen Stationen bestimmte Schwefelkiessendungen wird der Einheitssatz von 0·22 Heller pro 100 kg und 1 km brutto berechnet		

Fortlaufende Nummer	2822	2823	2824	2825
	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	**Eisenbahn Wien-Aspang**		
Die Publication erfolgt von der und im Namen der		Betheiligten Verwaltungen	Betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Ziegel der Pos. Z - 1 des Tarifes, Theil I	Schlacke, und zwar Hochofenschlacke	Brennholz der Pos. H - 20 des Tarif-Theiles I	Steine, und zwar Quadern, Stufen, Platten, Rand- und Rinnsteine
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Teschen	Pitten	Detrekö-Csütörtök	Wöllersdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Oderberg	Wien E.W.A. / Kl.-Schwechat	Wien E.W.A. loco	Wien E.W.A. und Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Zahlung der Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen Seitens des Versenders, bezw. Empfängers	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der Post 15 des Anhanges zum Heft 1 des Niederösterreichischen, bezw. Niederösterreichisch - Böhmischen Gemeinschaftsverkehres vom 1. Juli 1896
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localgütertarif	Zusammenstoss der betreffenden Verbandstarife	Niederösterreichischer, bezw. Niederösterr.-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1896
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		17·1 / 17·3	28 Kreuzer	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	16 Heller	14 / 14	24·5 Kreuzer	18 Kreuzer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		3·1 / 3·3	3·5 Kreuzer	Verschieden
Kreuzer				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen	Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird noch die officielle Ueberfuhrsgebühr angerechnet			Das Abladen und Auflegen erfolgt durch die Bahnanstalt unentgeltlich, wenn die Strassenfuhrwerke binnen 24 Stunden nach erfolgter Avisirung beigestellt werden

Fortlaufende Nummer	2826	2827	2828	2829
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Steyrthalbahn			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Frachtgüter aller Art	Holz unter 5·8 m Länge, und zwar: a) Schnittholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes II. b) Rundes Stammholz, Brennholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes III	Getreide und Mahlproducte	Maner- und Dachziegel, Bruchstein, Kalk, Cement, Schotter, Sand
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Garsten	Stationen der Steyrthalbahn		
nach	Unterhimmel	und vice versa		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	2000 Tonnen	1000 Tonnen / 600 Tonnen / 300 Tonnen	1000 Tonnen / 600 Tonnen / 300 Tonnen	1000 Tonnen / 600 Tonnen / 300 Tonnen
	Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief			Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1897			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	6·0 kr.	Verschieden	der eingehobenen Frachtgebühr	der eingehobenen Frachtgebühr
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		20 Perc. / 15 Perc. / 10 Perc. a) der Fracht; 10 Perc. / 7 Perc. / 5 Perc. b)	10 Perc. / 7 Perc. / 5 Perc.	20 Perc. / 15 Perc. / 10 Perc. der eingehobenen Frachtgebühr
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe für in Unterhimmel angekommene und der Anfgabs-Recepisse (Aufnahmsscheine) für von dort abgesendete Güter bis längstens Ende Jänner 1898	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Aufgabs-Recepisse (Anfnahmsschein) bis längstens Ende Jänner 1898	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1898	Gegen Vorlage der anf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Aufgabs-Recepisse (Anfnahmsschein) bis längstens Ende Jänner 1898
Besondere Bemerknngen	Für Eisenwaaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Qnantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird	Die Güter dürfen auf der Steyrthalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen geniessen. Derlei Sendungen werden zwar anf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2830	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Ungvár, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mannheim B.B., Station der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen Mannheim H.L.B. und Mannheim-Neckarvorstadt, Stationen der Hessischen Ludwigsbahn	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband: Theil II, Heft 4 vom 1. October 1895 Theil II, Heft 6 vom 1. December 1895		6·54 Mark		Im Kartirungswege		
2831	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, rafinirt b) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Vide Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Directe Frachtsätze für Petroleum bestehen nicht	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Von		nach: Budapest-Józsefváros	Budapest-Ferenczváros	Budapest-kiterö	Budapest-nyugoti p. u.	Budapest-Lipótváros	Budapest-Angyalföld	Budapest-déli-vasut	Ó-Buda-Filatorigát	Ersekujvar	Galántha	Galgócz-Lipótvár	Nagy-Szombat	Nagy-Tapolcsány	Nyitra	Pozsony-fiók p. u.
		Heller pro 100 kg														
Dzieditz	a)	190·8						200·8		145·8	120·8	132·8	120·8	184·8	164·8	94·8
	b)	197·4						207·4		152·4	127·4	139·4	127·4	191·4	171·4	101·4
Trzebinia	a)	200·2						210·2		155·2	130·2	142·2	130·2	194·2	174·2	104·2
	b)	207·8						217·8		162·8	137·8	149·8	137·8	201·8	181·8	111·8

Von		nach: Szempcz	Szered	Tótmegyer	Trencsén-Isztebnik	Vag-Ujbely	Csacza	Zsolna	Ruttka	Rózsahegy	Liptó-Szt. Miklós	Poprad-Felka	Igló	Kassa	Eperjes	
		Heller pro 100 kg														
Dzieditz	a)	107·8	126·8	139·8	122·4	135·4	52·8	72·4	96·2	122·2	136·4	171·2	184·2	151·4	127·0	
	b)	114·4	133·4	146·4	124·8	137·8	55·2	74·8	98·6	124·0	138·2	172·6	185·6	158·2	133·8	
Trzebinia	a)	117·2	136·2	149·2	131·8	144·8	62·2	81·8	105·6	131·6	145·8	180·4	186·8	153·0	128·6	
	b)	124·8	143·8	156·8	135·2	148·2	65·6	85·2	109·0	134·2	148·4	182·8	193·8	160·0	135·6	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller	Heller			
2832	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Podgórze Bonarka	Zwardón transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	44	38	6	Im Kartirungswege		
				Podgórze Płaszów					46	38	8			
				Podgórze Bonarka	Orló transit				64	58	6			
				Podgórze Płaszów					62	56	6			
2833			Cement der Pos. C—5 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Szczakowa	Orló transit				Directe Frachtsätze bestehen nicht	80·4	—			
2834			a) Petroleum, rafinirt	Zagórzany	Vide Tabelle	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Directe Frachtsätze für Petroleum bestehen nicht	Vide Tabelle				
			b) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)											

Von Zagórzany nach

Budapest-Ferenczváros	Budapes-Kiterö	Eger	Erseknjvár	Galánta	Gálgócz-Lipotvár	Marmaros-Sziget	Miskolcz	Munkács	Nagy-Szombat	Nagy-Tapolcsány	Nyiregyhaza	Nyitra	Sátoralja-Ujhely	Szempez	Szered	Tótmegyer	Trencsén-Iszlelnik	Ugvár	Vag-Ujhely	Zólyom	Eperjes	Igló	Kassa	Lipto-St. Miklos	Rózsahegy	Zsolna
Heller pro 100 kg																										
a)																										
267·6	267·6	224·0	222·6	197·6	199·0	178·0	186·0	190·0	197·6	261·6	195·0	241·6	136·0	184·6	203·6	216·6	160·0	180·0	173·0	202·0	—	154·8	—	174·0	159·8	110·0
b)																										
279·8	279·8	227·8	237·0	212·0	205·2	187·4	189·8	193·8	210·2	268·2	198·8	249·2	139·8	199·0	210·2	231·0	166·2	183·8	179·2	208·2	100·4	158·6	124·8	180·2	166·0	116·2

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach				Kreuzer ö. W.					
2835	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hermagor	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-St. Andrea	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	49	40	9	Im Kartirungswege		
2836			Holzpapierstoff der Pos. H—29	Hermagor	Wien I (K.E.B.)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			88	84	4			
				Nötsch					72	68	4			
				Hermagor	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-St. Andrea				64	60	4			
				Nötsch					48	44	4			
			Holzstoffpappe der Pos. H—33	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				123	112	11			
				Nötsch					107	93	14			
				Hermagor	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-St. Andrea				87	81	6			
				Nötsch					71	62	9			
			Papier der Pos. P—1	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				160	142	18			
				Hermagor	Triest-Freihafen (k.k.St.B.) und Triest-St. Andrea				90	88	2			
			der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut											
2837	K. k. Oester. Staatsbahnen		Eichen-, Rund- und Kantbölzer aus der Pos. H—19, Punkt 1 und 3, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Karapezin a. S.	Wama	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	51	26	25	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Strassen-, bezw. Brückenbauzwecke bestimmt sein
				Karapezin a. S.	Frassin a. M.				45	24	21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2838	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Magnesit (Bitterspat), roh, auch gebrannt, sowie gemahlen, als Frachtgut im Exportverkehre	Leoben loco und transit	Den Grenzstationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte beigestellten Wagens. 2. Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C bestehenden tarifmässigen Bestimmungen. 3. Die Sendungen müssen mit direct nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Wagenladungs-Classe C	Ausnahmetarif I	Verschieden	Im Kartirungswege		
2839	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineralthеer, mineralische Schmieröle, Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt	Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	Moldau (transit)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges von mindestens dem gleichen Frachtquantum Rohpetroleum ab galizischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Pardubitz. Dieser Bezug muss innerhalb einer Frist von längstens 12 Monaten von dem Tage des Versandtes ab Pardubitz bewirkt worden sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), resp. Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehr, Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1893	kr.	kr.	kr.			Die Rückerstattung erfolgt gegen Beibringung der Frachtbrief-Duplicate über den Bezug des entsprechenden Quantums Rohpetroleum nach Pardubitz und der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt ab Pardubitz. Der Empfänger der Sendungen in Pardubitz muss zugleich als Absender der Transporte ab Pardubitz im Frachtbriefe genannt sein. Die Rückvergütung ist spätestens 3 Monate, vom Tage des Versandtes ab Pardubitz an gerechnet, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu reclamiren, widrigenfalls jeder Rückvergütungsanspruch erlischt. Die vorgelegten Frachtbrief-Duplicate werden nicht zurückgestellt	Für Sendungen von Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt, werden unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die um 10 Percent erhöhten Frachtsätze eingehoben
					Eger (transit)				52·7	36·8	15·9			
					Furth i/W (transit)				49·1	31·3	17·8			
					Eisenstein (transit)				49·7	35·3	14·4			
					Passau loco (transit)				52·7	44·9	7·8			
					Simbach (transit)				55·0	45·9	9·1			
					Salzburg (transit)				53·7	46·7	7·0			
					Lindau (transit)				91·7	83·0	8·7			
					Bregenz (transit)				91·7	83·0	8·7			
					St. Margrethen (transit)				91·7	83·6	8·1			
					Buchs (transit)				89·7	81·8	7·9			
											Im Rückvergütungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2840	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bruchsteine	Tohlach, Station der Südbahn-Gesellschaft	Wangen im Allgäu, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. Jänner 1897	Theil II, Tarifheft Nr. 1, vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband		in Mark 1·05		Im Kartirungswege		
			Dolomitsteine							1·19				
			Altes Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlabfälle. Pos. A 4 a und E 9 der Güterclassification im Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland etc. andererseits	Biberach Cannstatt Stuttgart Hauptbahnhof Ulm Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Assling, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens				a) b) 1·83 1·70 1·95 1·81 1·96 1·82 1·75 1·61				
			Malztreber, getrocknete	Leohen, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Leohen, Station der Südbahn Gesellschaft oder umgekehrt	Isny Lentkirch Wangen im Allgäu Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief				a) b) 2·43 1·47 2·35 1·41 2·47 1·46				
2841	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne, und Maschinen, zerlegte, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	T ö s s	H a l b s t a d t	Einhaltung der im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis 15. April 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 519 Centimes Coursdifferenz für obigen Frachtsatz 8*) b) 465 Centimes		Im Kartirungswege		

*) Die Coursdifferenz findet bis auf Weiteres keine Anwendung

Fortlaufende Nummer	1	2842	2843	2844
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 / 3	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
Betheiligten Verwaltungen				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Thonerde, gewöhnliche, unverpackt und in offen gehauten Wagen verladen	Gusseiserne Röhren und Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile)	Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Michelob, Station der Buschtèhrader Eisenbahn	Mannheim Bad. Bahn Mannheim H. L. B. und Mannheim-Neckarvorstadt Worms (Hafen) Worms (Station) H. L. B. Mannheim Bad. Bahn Mannheim H. L. B. und Mannheim-Neckarvorstadt	Sämmtlichen im Ausnahmetarife 16 a / 16 b des vom 1. Augnst 1893 giltigen Gütertarifes Theil II, Heft 2 des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Versandstationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		Regensburg, Station der kgl. Bayerischen Staatsbahnen	Pressbaum, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rokitzan / Beraun
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis 15. Februar 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Theil II, Tarifheft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband (Ausnahmetarif 35, Abth. II)	Theil II, Tarifheft Nr. 1 und 3 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandsgütertarif Theil II, Heft 2 vom 1. Augnst 1893
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9			Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	0·80 Mark	2·29 Mark 2·29 2·17 2·17 2·32 2·32	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			3 Pfennige
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirken ist / Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14			Nebenstehende Ermässigung gilt nur insolange, als der dermalige Tarif in Kraft bleibt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Lignidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2845	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Güter der Wagenladungs-Classen: A	Neusattl	Helenenschacht-Station	Einhaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden besonderen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Krenzer ö. W. 5	3·8	1·2	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze haben Giltigkeit für jene Etablissements, welche mit der Station Helenenschacht in directer Schienenverbindung stehen
			B						4	2·6	1·4			
			C						3	1·8	1·2			
			Güter der Specialtarife: 1						3	1·8	1·2			
			2						3	1·8	1·2			
			3						2	1·4	0·6			
			Güter der Ansnahmetarife: IIa						5	3·8	1·2			
			IIb						4	2·6	1·4			
			III						4	2·6	1·4			
			IV						3	1·8	1·2			
			V						2	1·4	0·6			
				oder nmgekehrt										
			Kohle, mineralische, der Pos. K-32 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Nensattl	Helenenschacht-Station	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			3	1·8	1·2				
				Verladegeleise Helenenschacht					2	1·4	0·6			
				Hermannschacht					3	2·2	0·8			
				Vincenzischacht					2	1·4	0·6			
				Unionschacht					2	*) 1·4	0·6			
				Katharinenzeche					2	1·4	0·6			
			Ziegel, nnd zwar: Maner- nnd Dachziegel ans Pos. Z-1 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Dampfziegelei Grünlas					2	1·4	0·6			
			Bruchsteine aller Art der Pos. S-58 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Elbogen					3	2·2	0·8			

*) Ausser dieser Gebühr ist noch eine Wagenbeistellungsgebühr von 50 kr. pro Wagen zu entrichten.

| 2848 | 2847 | 2846 | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachsteheuder Bedinguugen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2849	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefelsaure Thonerde der Pos. T-17 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Arnoldstein	Hermagor	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Schwefel aus der Pos. S-29 Harz der Pos. H-16	Kreuzer ö. W. 26 29 26	23 26 23	3 3 3	Im Kartirungswege		
2850	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hermagor	Nötsch am Dobratsch	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		Kreuzer ö. W. 15	12	3	Im Kartirungswege		
2851	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gnteufeld Hönigstein Rudolfwerth Zobelsberg	Laibach transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		Kreuzer ö. W. 11 15 16 10	8 14 14 8	3 1 2 2	Im Kartirungswege		
2852	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 und 20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Ortenegg	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		Kreuzer ö. W. 13	10	3	Im Kartirungswege		
2853	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brnchsteine und Schotter aus der Pos. S-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gross-Latein Drahanowitz Namiescht	Kirweln	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif		Krenzer ö. W. 10 9 8	5 5 4	5 4 4	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	2854	2855	2856	2857
Die Publication erfolgt von der Nummer und im Namen der	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Thonerde aus der Pos. E—20, Chamotte und Chamottesteine der Pos. C 8, Chamottemörtel und -Mehl der Pos. C—9, Backsteine aus Chamotte oder aus feuerfestem Thon, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Mahlproducte und Mehl der Pos. M 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bruchsteine und Schotter aus der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kunstwolle
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gross-Opatowitz	Horka	Dżbell-Jesseuetz	Salzburg
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triebitz transit Prossnitz transit	Konitz	Prossnitz transit	Brünn K.F.N.B. und St.E.G. loco
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Aufladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen Bei Aufgabe in jedem Gewichte Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	17 / 15 Kreuzer ö. W.	19·9 / 21·6 Kreuzer ö. W.	8·0 kr. ö. W.	Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	15 / 13 Kreuzer ö. W.	17·0 / 19·4 Kreuzer ö. W.	6·4 kr. ö. W.	a) 221 kr. b) 212·5 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	2 / 2 Kreuzer ö. W.	2·9 / 2·2 Kreuzer ö. W.	1·6 kr. ö. W.	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
2858	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Thonröhren, glasirt, und Steinzeugröhren	Münsterberg i. Schl.	Czernowitz Lemberg Podgórze-Bonarka Podgórze-Plaszów Krakau	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif vom 1. Juli 1896	Bestehen keine directen Sätze	Pfennig 268 205 86 86 86		Im Kartirungswege		
2859	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Papier aller Art mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Zloczów	Oswięcim transit	Bei Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen transit, nach Oderumschlagsplätzen transit, bezw. nach Elbeumschlagsplätzen transit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	a) Tarif vom 1. Juli 1896, Theil II, Heft 1, für den norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. b) Elbeumschlag-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1898	Jeweilige Frachtantheile aus vorstehend bezeichneten Tarifen; dieselben betragen derzeit aus Tarif ad a) 141 Pfennige pro 100 kg aus Tarif ad b) 143 „ pro 100 kg	117 Pfennig	Jeweils resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate und der den See-Export nachweisenden Schiffsconnossements, ferner bei Sendungen nach Oder-, bezw. Elbeumschlagplätzen der Connossements über den Weitertransport per Oder oder per Elbe, welche Documente vom Versender bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau einzusenden sind	
2860	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Cement (Portlandcement)	a) Kufstein b) Kiefersfelden Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Krems	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarif Nr. 29, Abth. II, enthalten im Tarife Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Bayerisch. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	a) 106 Heller b) 104 Heller	a) 98 Heller b) 96 Heller	a) 8 Heller b) 8 Heller	Im Kartirungswege		
2861	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Brannstein	Stromberger-Neuhütte, Station der k. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken	Arad Nagyvarad Rimabanya Salgó-Tarján Zolyom-Brezó Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Theil II, Tarifheft Nr. 6 vom 1. December 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·98 2·97 2·86 2·71 2·97		Im Kartirungswege		

2862

K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
		Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Plzenec	Pilsen	a) Für Sendungen unter 5000 kg, b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Ausnahmetarife für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von retourgebenden leeren Bierfässern des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1890 enthaltenen Bestimmungen	Vom 6. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von retourgebenden leeren Bierfässern des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1890	Es bestehen keine	a) 548 Centimes b) 505 Centimes c) 393 Centimes	a) 540 Centimes b) 497 Centimes c) 387 Centimes	Im Kartirungswege		
			Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Zürich-Tiefenbrunnen, Station der Schweizerischen Nordostbahn										

2863

K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
		Betheiligten Verwaltungen	Kartoffeln	Abbach, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Radldorf, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Einhaltung der für den nebenbezeichneten Ausnahmetarif giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II. Heft 3, vom 1. Februar 1894, Ausnahmetarif Nr. 53	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark	Mark	Im Kartirungswege			
			Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen											

oder umgekehrt			
Beraun	Beraun	Beraun	0·81
Bilsowa	Bilsowa	Bilsowa	0·54
Hofowitz	Hofowitz	Hofowitz	0·78
Karlstein	Karlstein	Karlstein	0·83
Klattau	Klattau	Klattau	0·63
Pilsen	Pilsen	Pilsen	0·68
Rewnitz	Rewnitz	Rewnitz	0·83
Roklzan	Roklzan	Roklzan	0·71
Staab	Staab	Staab	0·61
Stankau	Stankau	Stankau	0·57
Taus	Taus	Taus	0·51
Zditz	Zditz	Zditz	0·80
Beraun	Beraun	Beraun	0·81
Bilsowa	Bilsowa	Bilsowa	0·57
Hofowitz	Hofowitz	Hofowitz	0·78
Karlstein	Karlstein	Karlstein	0·83
Klattau	Klattau	Klattau	0·58
Pilsen	Pilsen	Pilsen	0·68
Rewnitz	Rewnitz	Rewnitz	0·83
Roklzan	Roklzan	Roklzan	0·73
Staab	Staab	Staab	0·64
Stankau	Stankau	Stankau	0·60
Taus	Taus	Taus	0·54
Zditz	Zditz	Zditz	0·80
Beraun	Beraun	Beraun	0·75
Bilsowa	Bilsowa	Bilsowa	0·48
Hofowitz	Hofowitz	Hofowitz	0·72
Karlstein	Karlstein	Karlstein	0·77
Klattau	Klattau	Klattau	0·57
Pilsen	Pilsen	Pilsen	0·62
Rewnitz	Rewnitz	Rewnitz	0·77
Roklzan	Roklzan	Roklzan	0·65
Staab	Staab	Staab	0·55
Stankau	Stankau	Stankau	0·51
Taus	Taus	Taus	0·45
Zditz	Zditz	Zditz	0·74

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2864	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält (aus Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Strecken: Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Halicz—Suczawa, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza	Gaya loco	Frachtgutmässige Beförderung. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Verschieden	15 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis spätestens Ende März 1898 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Gaya oder Komotau zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden
					Komotau loco						14 Kreuzer			

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österr. Strecken unter Berücksichtigung der von den Sätzen des Tarifheftes 4 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband zugestandenen, vorangeführten Frachtnachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenztarifes, gelangt ebenfalls erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

2865	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. und leere, gebrauchte Säcke	Berchtesgaden Bischofsheim v. d. Rh. Bischofswiesen Chameran Kötzting Miltach Schönau a. d. Br. Selb untere Stadt Unterweissenhrunn und Wegfurt Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Den österr. Verbandstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Einhaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif-Theil III, Heft 3 vom 1. December 1896 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Verschieden	Die bestehenden Frachtsätze ermässigen sich um 6 Pfennig für 100 kg		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	2866	2867	2868
Die Publication erfolgt	2	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmischen Nordbahn
von der Namen der	3	Betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	4	M e h l	Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	a) Wien I. K.E.B. (Westbahnhof); b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Ó-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Nenkladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), dann nach Stationen der Französischen Osthahnen	K o l l e s c h o w i t z	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den nebenstehend genannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	**Mindestverfrachtung von 2000 Tonnen** durch einen Absender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	
und gilt in der Zeit	7	Vom 1. Jänner 1897 bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893, bezw. Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893; Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verhandstarif, Theil III, 1. Heft, vom 1. December 1893, bezw. Theil III, 2. Heft, vom 1. October 1894	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V (Ausnahmetarif I a)	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	V e r s c h i e d e n	26·9 kr. ö. W.	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	V e r s c h i e d e n	25·6 kr. ö. W.	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	ad a) 22 Centimes, bezw. (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 17 Markpfennig; ad b) 13 „ „ „ „ „ „ „ „ 10 „	1·3 kr. ö. W.	
Art der Durchführung	12	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	R ü c k v e r g ü t u n g	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist, und zwar: ad a) an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien, ad b) an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis 28. Februar 1898 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Die Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	14		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch anf Rückvergütung	Für Hohlglas-Sendungen von Steinschönau werden die Deckenmiethgebühren, insoweit solche nach den einschlägigen Tarifbestimmungen zur Anrechnung zu kommen haben, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 im Verkehre nach a) Hamburg bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen statt mit 9 fl. mit 10 Mk.; b) im Verkehre mit Triest bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg per Wagen statt mit 14 fl. mit 6 fl. ö. W. per Wagen berechnet werden.

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2869	Buschtěhrader Eisenbahn		I. Alteisen, Roheisen, Rohstahl, Ingots und Platinen der Tarifclasse C	Prag (Bubna)	a) Chodau und umgekehrt b) Annathal Rothau und umgekehrt	1. Mindestverfrachtung von 1000 Tonnen à 1000 kg. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 4. Abfertigung sämmtlicher Sendungen im Localverkehre der B.E.B.	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W. I. a) 34·9	I. b) 38·2	I. a) 31·7	I. b) 34·5	I. a) 3·2	I. b) 3·7	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. tragen und werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
				Prag (Smichow)						I. 35·3	I. 38·5	I. 31·7	I. 34·5	I. 3·6	I. 4·0			
				Kralup						I. 34·6	I. 37·9	I. 31·7	I. 34·5	I. 2·9	I. 3·4			
			II. Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen, auch unzerstückt*)	Prag (Bubna)						II. 34·9	II. 38·2	II. 32·4	II. 37·0	II. 2·5	II. 1·2			
				Prag (Sandthor)						II. 34·5	II. 37·8	II. 32·4	II. 37·0	II. 2·1	II. 0·8			
				Prag (Smichow)						II. 35·3	II. 38·5	II. 32·4	II. 37·0	II. 2·9	II. 1·5			
				Kralup						II. 34·6	II. 37·9	II. 32·4	II. 37·0	II. 2·2	II. 0·9			
			III. für die oben unter I. und II. bezeichneten Artikel	Komotau	Komotau loco und umgekehrt					III. —	III. 24·6	III. —	III. 23·2	III. —	III. 1·4			
				Komotau (D.B.E.) transit						III. —	III. 24·7	III. —	III. 23·2	III. —	III. 1·5			
				Altkladno						III. 32·8	III. 36·4	III. 30·1	III. 34·4	III. 2·7	III. 2·0			
				Kladno						III. 31·3	III. 34·9	III. 25·5	III. 29·8	III. 5·8	III. 5·1			
				Kralup						27·5		20·5		7·0				
				Prag (Bubna)						27·7		20·9		6·8				
				Prag (Smichow)						28·1		21·3		6·8				
				Rakonitz						20·3		15·8		4·5				

*) Die Frachtsätze für alte, gebrauchte Eisenbahnschienen, auch unzerstückt, gelten nur dann, wenn diese Sendungen an ein Eisen- oder Hüttenwerk adressirt und zum Einschmelzen bestimmt sind.

2870	Buschtěhrader Eisenbahn		Cichorien, fahrbereit, Cichorienmehl und andere Kaffee-Surrogate als Frachtgut	Komotau (B.E.B.)	Prag (Smichow) (B.E.B.) loco	1. Mindestverfrachtung von 400 Tonnen (à 1000 kg). 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1897 sammt Nachträgen I—V	50·2 kr. ö. W.		40·0 kr. ö. W.		10·2 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn. Diese werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2871	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisen und Stahl der Tarif-Classe C	Komotau transit (für Sendungen von Teplitz-Waldthor)	Annathal Rothau Chodau	**1. Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg) Rohstahl.** Zur Ergänzung des Minimalquantums können derartige Sendungen von Altkladno, bezw. Kladno nach Annathal Rothau und Chodau, dann von Annathal Rothau nach Chodau verwendet werden. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel, bezw. für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I—V	kr. ö.W. 24·7 20·0	kr. ö.W. 21·6 15·6	kr. ö.W. 3·1 4·4	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn. Dieselben dürfen keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. tragen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
2872	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Sachsen und Norddeutschland. I. Ueber Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Naunhof—Borsdorf und östlich hievon), nach Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südl. davon); II. über Weipert; III. über Klingenthal; IV. über Franzensbad	**Mindestverfrachtung 3000 Tonnen** durch einen Absender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 1. April 1896 sammt Anhang. Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. November 1896	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Anhang, abzüglich folgender Nachlässe I. 12·0 Markpfennig; II. 14·0 Markpfennig; III. 14·8 Markpfennig; IV. 14·8 Markpfennig (nach Voltersreuth 8·8 Kreuzer ö. W.)	Rückvergütung	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch. Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist aus den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen							

Fortlaufende Nummer	2873	2874	2875
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Betheiligten Verwaltungen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben	Holzstoff in nassem Zustande	Eichenholz-Extract
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sziszek / Gradec	Launsdorf	a) Barcs b) Sziszek
nach	Buchs transit und Bregenz transit mit der Bestimmung nach Belgien oder nach Südfrankreich *) / Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien **) / den im nebenbezeichneten Tarif enthaltenen Stationen der Französischen Osthahn	Graz S.B.	Buchs / St. Margrethen / Bregenz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der einschlägigen Normaltarife
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1897
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie II)	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Centimes pro 100 kg: 279 / 273	101 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Centimes pro 100 kg: 235 / 248	72 Heller	Krenzer inclusive ungar. Steuer: a) 133·9 / b) 142·7
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Centimes pro 100 kg: 44 / 25	29 Heller	a) 134·6 / b) 145·2
	Pfennige pro 100 kg: 252 / 247	Verschieden	a) 131·1 / b) 140·7
	Pfennige pro 100 kg: 217 / 227	Verschieden	
	Pfennige pro 100 kg: 35 / 20		
	Francs pro Tonne = 1000 kg: 4·40 / 2·50	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Anfgeherin lantende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdaner in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen	*) Die Nachlässe auf die directen Frachtsätze nach Buchs transit und Bregenz transit gelten nur für nachweislich nach belgischen oder südfranzösischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen oder südfranzösischen Stationen adressirte Sendungen. **) Die Nachlässe auf die directen Sätze nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen Stationen adressirte Sendungen		

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der Namen der und im	2 / 3
Betheiligten Verwaltungen	
Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten — für Artikel	4
Barcs — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener bayerischen Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschliesslich 31 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, und zwar gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon Rosenheim, Saneriach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach Reichenhall—Marqnartstein und Aschau, snb b) nach den übrigen Stationen	Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Getreideverkehr	Stationen der Französischen Ostbahn	der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Vorarlberg und Lindau
Das Zugeständniss wird gemacht — nach	6
Einhaltnng der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmnngen. Die Transporte müssen per Schiff via Draueck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grnnd der Tarife für die nebenbezeichneten Verhände direct abgefertigt werden. Von der Begünstignng ausgeschlossen sind Sendnngen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brčka, Gunja und Gunja-szávapart stammen					bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 — in der Zeit	7
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894	Süddentsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil III, Tarif heft Nr. 2, vom 1. Augnst 1894	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. October 1894	Oesterr.-Ungarisch-Schweizer. Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorariberger und Lindaner Verkehr, Heft 2, vom 1. September 1894
Bezeichnnng — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Verschieden — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Verschieden — per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
a) Mark 0·20 per 100 kg b) Mark 0·50 per 100 kg	Mark 0·40 per 100 kg	Frcs. 5 per Tonne = 1000 kg	50 Centimes per 100 kg	50 h per 100 kg
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege — Art der Durchführung	12
Gegen anf reclamirende Firma als Anfgeberin lauteude Frachtbrief-Dnplicate nnd die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablanf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen					Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpnnktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1897 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife					Besondere Bemerkungen	14

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
36	Nr. 136 vom 26. November 1896	2019	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Klein-Schwechat (für Kaiser-Ebersdorf)	Der in der Spalte 11 bezifferte Nachlass von 4 Hellern pro 100 kg wird aus Anlass des mit 1. Jänner 1897 zur Einführung kommenden Nachtrages 1 zum Ausnahmetarife für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien vom 1. April 1896, welcher nach der Station Klein-Schwechat, gegen seither, um 2 Heller pro 100 kg ermässigte Frachtsätze enthalten wird, auf 2 Heller pro 100 kg herabgemindert	Die anderweitigen Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses werden hiedurch in keiner Weise abgeändert
37	Nr. 136 vom 26. Novemker 1896	2020	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transit (für Sendungen nach Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik] und nach Oberlaa)	Der in der Spalte 11 bezifferte Nachlass von 2 kr. pro 100 kg wird aus Anlass des mit 1. Jänner 1897 zur Einführung kommenden neuen Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn, welcher nach Station Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof, gegen die Frachtsätze des in der Spalte 8 angeführten Tarifes, um 1 kr. pro 100 kg ermässigte Frachtsätze enthalten wird, auf 1 kr. pro 100 kg herabgemindert	Die anderweitigen Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses werden hiedurch in keiner Weise abgeändert
38	Nr. 136 vom 26. November 1896	2050	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Emanuelsegen, Cleophasgrube, Georggrube, Myslowitz und Myslowitzgrube	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	Der in der Spalte 11 bezifferte Nachlass von 4 Hellern pro 100 kg wird aus Anlass des mit 1. Jänner 1897 zur Einführung kommenden neuen Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn, welcher nach Station Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof, gegen die Frachtsätze des in der Spalte 8 angeführten Tarifes, um 2 Heller pro 100 kg ermässigte Frachtsätze enthalten wird, auf 2 Heller pro 100 kg herabgemindert	Die anderweitigen Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses werden hiedurch in keiner Weise abgeändert

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077675848